

جامعة 8 ماي 1945 قالمة
كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية



رقم التسجيل:

الرقم التسلسلي:

الرهانات الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر في العلوم السياسية

تخصص: دراسات أمنية واستراتيجية

إعداد الطالبة:

سمية بلحسن

إشراف الأستاذ:

د. جمال منصر

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
اليامين بن سعدون	أستاذ مساعد	8 ماي 1945 قالمة	رئيسا
جمال منصر	أستاذ محاضر	8 ماي 1945 قالمة	مشرفا
عبد الغاني دندان	أستاذ مساعد	8 ماي 1945 قالمة	ممتحنا

السنة الجامعية: **1440-1441هـ/2019 -2020** م

شكر وتقدير

الحمد لله حمدا كثيرا الذي منحني الصبر والقوة لبلوغ هذه المرحلة.

بعدها أتوجه بأفضل عبارات الشكر والتقدير للأستاذ الفاضل جمال منصر، أولا لقبوله الاشراف على هذه المذكرة ثم على توجيهاته القيمة التي ساعدت في انجاز هذا العمل

بعد ذلك اتوجه بالشكر لاعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة هذه المذكرة.

ولا أنسى بالشكر كل أساتذة قسم العلوم السياسية لمساندتهم لي طيلة مشواري

إهداء

أهدي هذا العمل إلى منساندتني في صلاتها ودعائها، إلى من سهرت الليالي من أجلي ، و من تشاركني أفراحي وأحزاني : أمي الغالية

الى من علمني أن الدنيا كفاح، الى الذي لم يبخل علي بشئ وإلى من سعى من أجل راحتي ونجاحي: أبي العزيز.

وإلى من دعموني في أوقات نجاحي وفشلي إخوتي الاحباء:دلال ،نوال ،عبد الرحيم واسماء

ولا أنسى براعم العائلة : محمد بهاء الدين ، أنس نجم الاسلام ، أميروبراء

وإلى رفقاء دربي : وفاء ، فوزية ، زهية وحياة

والى كل زملائي وزميلاتي في تخصص علاقات دولية

سمية

خطة الدراسة

مــقدمــة:

الفصل الأول: مشروع الحزام والطريق:استراتجية الصين الناعمة

المبحث الأول: طريق الحرير: دراسة تاريخية

المطلب الأول: نشأة طريق الحرير القديم

المطلب الثاني: تأثيرات طريق الحرير القديم

المطلب الثالث: الجسر البري الأوراسي : محاولة لإحياء طريق الحرير القديم

المبحث الثاني : ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الاول : مضمون مبادرة الحزام والطريق

المطلب الثاني : نطاق مبادرة طريق الحرير الجديد

المطلب الثالث: المشروع ضمن رؤية استراتيجية

الفصل الثاني: مشروع الحزام والطريق من منظار: نظريات العلاقات الدولية والنظريات الجيوبوليتيكية

المبحث الاول: مشروع القرن الاقتصادي من منظار نظريات العلاقات الدولية

المطلب الأول: الطرح الواقعي : المشروع وزيادة قوة الصين

المطلب الثاني: الطرح الليبرالي المؤسساتي: تطوير الصين لآليات التعاون الدولي

مقدمة:

تتجه الصين كقوة صاعدة في النظام الدولي كمحاولة لإستعادة مكانتها في الساحة الدولية ، حيث شهدت السنوات الاخيرة احتلال الصين للمرتبة الثانية عالميا اقتصاديا ، وذلك بفعل سياسة الصعود السلمي التي انتهجتها الحكومة الصينية للتحول الى قوة كبرى فاعلة في النظام الدولي . على اعتبار ان النظام الدولي الراهن قد شهد تحولات كبيرة من حيث المنافسة الدولية ، فظهور الصين كقوة اقتصادية عالمية منافسة جعلها توجه اهتمامها المركزي في صياغة استراتيجيات اقتصادية اقليمية – عالمية ، ترتكز على ثنائية القوة الناعمة ودبلوماسية اقتصادية قائمة على التعاون والشراكة المتبادلة مع بقية دول العالم .

فالصين تملك من المؤهلات الإقتصادية والعسكرية والسياسية والثقافية ما يخولها لأداء أدوار إقليمية وأخرى دولية.لقد تزامن تزايد الصعود السلمي للصين على الساحة الدولية مع طرح الرئيس الصيني " شي جين بينغ " لمبادرة الحزام والطريق ،الذي يعد مشروع تنمية إقليمي– عالمي، ترمي الصين من خلاله الى تحقيق إعتماد متبادل معقد بين الصين والدول المشاركة في المشروع، لتكون بذلك نمط إمبراطوري جديد في النظام الدولي. حيث تعتبر الاستراتيجية الصينية لمشروع طريق الحرير الجديد الرؤية الأكثر طموحا في التاريخ الحديث، من منطلق أن المشروع الصيني يتأسس على عملية ربط قارات العالم الثلاث؛ آسيا، أوروبا وإفريقيا بمشاريع تنموية ضخمة .

أهمية الدراسة :

الأهمية العلمية :

تكمن الأهمية العلمية للموضوع في إرتباطه بأحد أكثر الإهتمامات البحثية في العلاقات الدولية في الوقت الراهن، المتعلق باستراتيجية الصين لمشروع الحزام والطريق التي أثارت

نقاشات أكاديمية عديدة حول إمكانية نجاح المشروع وما يترتب عنه من أثار في النسق الإقليمي والدولي .

الأهمية العملية :

ترجع الأهمية العملية للموضوع إلى إعتباره أحد المواضيع المهمة في حقل الدراسات الاستراتيجية لأنه يركز على أهم التحولات المميزة في القرن الحالي وهو مشروع الحزام والطريق الصيني .

مبررات إختيار الموضوع :

تنقسم مبررات إختيارنا للموضوع الى مبررات موضوعية وأخرى ذاتية:

الأسباب الموضوعية :

يمكن إيجاز جملة الأسباب الموضوعية وراء إختيار هذا الموضوع فيما يلي:

_ تواجد الموضوع ضمن النقاشات الأكاديمية ما شكل وجهات نظر متباينة حول الموضوع ، ولكونه أيضا قد أحدث تطورات وتغييرات شكلت رؤية جديدة في العلاقات الدولية.

_ عملية فهم ظاهرة من الظواهر السياسية يتطلب فهم وتفسير لمختلف الأحداث التي تميز النظام الدولي، فالإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق تعد من أهم الظواهر محل الجدل والتساؤل في الوقت الراهن وبذلك هي ظاهرة تتطلب الدراسة .

_ كما أن فهم منطلق مشروع الحزام والطريق الصيني يمكننا من القدرة على إدراك طبيعة وأهداف وفرص نجاح المشروع من فشله . ويعطي تصورا عما يمكن أن يجنيه بلدنا من هذا المشروع مع شريك مهم للجزائر في الوقت الراهن وهو الصين .

الأسباب الذاتية :

تعود الأسباب الذاتية لتناول هذا الموضوع الى الرغبة البحثية في دراسة المواضيع ذات الطابع الإستراتيجي ، بالإضافة الى ذلك كون هذا الموضوع يحتوي قضايا مثيرة للإهتمامات والنقاشات الأكاديمية ما يفتح المجال المناسب لفهم الآفاق المستقبلية المرتبطة بكشف الرهانات الإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق وما يحمله من تداعيات على السياق الإقليمي والدولي .

أهداف الدراسة :

يكمن الهدف الأساسي لهذه الدراسة في محاولة بناء رؤية واضحة شاملة لأهم أبعاد الإستراتيجية الصينية لمشروع طريق الحرير الجديد ومدى تأثيرها على السياق الإقليمي والدولي بالإضافة الى محاولة وضع المشروع الصيني في إطار نظري مفسر ومناسب .

مجالات الدراسة :

المجال المعرفي :

يرتبط المجال المعرفي بكون هذه الدراسة تندرج ضمن موضوعات حقل الدراسات الإستراتيجية، فالصين وضعت مشروع الحزام والطريق قيد التنفيذ للوصول الى غايات إقليمية وأخرى عالمية .

المجال المكاني :

يتعلق المجال المكاني بالصين كمؤسس وكطرف فاعل في تنفيذ الحزام والطريق، ويتضح أن مناقشة مشروع طريق الحرير الجديد ستكون على الصعيد الإقليمي والدولي.

المجال الزماني :

يتحدد المجال الزماني لهذه الدراسة منذ اطلاق الريس الصيني "شي جين بينغ " لمبادرة الحزام والطريق عام 2013، ولكن هذا لاينفي ضرورة الرجوع الى الخلفية التاريخية للمشروع الصيني.

_ الإشكالية :

يعتبر موضوع الإستراتيجية الصينية لمشروع طريق الحرير الجديد من أكثر المواضيع إثارة للجدل والنقاش على الساحة الأكاديمية، فقد إنصب إهتمام معظم الباحثين في ميدان الدراسات الإستراتيجية في السنوات األاخيرة حول هذا الموضوع ، على إثر تزايد الصعود الصيني على الساحة الدولية الذي تزامن مع طرح الرئيس الصيني لمبادرة الحزام والطريق، الذي يتجاوز الحدود الوطنية الى الإقليمية ومنها الى الدولية، على إعتبار أن الدول في الوقت الراهن تحتاج إلى نمط جديد للتعاون والمتشارك في كل المجالات وعلى كل الأصعدة.

وعلى هذا الأساس يمكن صياغة الإشكالية في التساؤل التالي:

هل يمكن أن تؤدي إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الى إرساء معالم نظام دولي جديد بمعايير صينية ؟

الأسئلة الفرعية :

_ ماهي طبيعة مشروع الحزام والطريق الصيني ؟

_ كيف تناولت نظريات العلاقات الدولية موضوع طريق الحرير الجديد ؟

_ هل يمكن إعتبار مشروع الحزام والطريق مشروع تعاون أم تنافس ؟

الفرضيات :

الفرضية المركزية :

كلما دفعت الصين مشروع طريق الحرير الجديد نحو النجاح، كلما أدى ذلك إلى إمكانية صياغة نظام دولي جديد.

الفرضيات الفرعية :

_ زيادة توسع نطاق مشروع القرن الإقتصادي سيكون سببا في زيادة التنافس بين القوى الكبرى خاصة بين الصين وأمريكا وروسيا.

_ إستمرار إنتشار مشروع طريق الحرير الجديد يدفع بالقوى الأخرى لبناء شراكات في مواجهة المشروع الصيني.

_ إمكانية نجاح المشروع الصيني يهدد مصالح القوى الكبرى خاصة الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا.

مناهج الدراسة :

إعتمدنا في إنجاز هذا الموضوع على المناهج التالية:

المنهج التاريخي:

لا يمكن فهم الظاهرة السياسية بمعزل عن سياقها التاريخي، لذلك يفيد المنهج التاريخي في التعرف على سيرورة وحركية الظواهر السياسية المختلفة، بإعتباره منهجا أساسيا لفهم ومعرفة الأصول التاريخية لمشروع طريق الحرير، وبداية التمظهرات الأولى لهذا المشروع.

المنهج المقارن:

إعتمدت الدراسة على المقارنة من خلال البحث في حيثيات المشروع الصيني مقارنة ببعض المشاريع المنافسة، من خلال تبيان أوجه الإختلاف والتشابه بينهما، ويساعد ذلك في عملية تقييم وتحليل الموضوع،ما يسمح بوضع صورة واضحة عن هذا المشروع.

الإطار النظري للدراسة:

تستوجب دراسة أي ظاهرة سياسية الإستعانة بأطر نظرية مفسرة تتلاءم وطبيعة الموضوع، لهذا تطلبت هذه الدراسة توظيف الأطر النظرية التالية:

_ النظرية الواقعية:

تعد النظرية الواقعية من أبرز النظريات المفسرة في حقل العلاقات الدولية، على إعتبار أنها تركز في تحليلاتها على معطيات القوة والمصلحة التي تتيح فرصة فهم أكثر لطبيعة الظواهر السياسية، ما جعل هذه الدراسة تعتمد في تفسيرها لمشروع الحزام والطريق على النظرية الواقعية، من منطلق أنها تقدم تفسير لمساعي الصين من هذا المشروع على الساحة الإقليمية والدولية.

_ النظرية النيوليبرالية:

تساهم النظرية الليبرالية المؤسساتية في دراسة الظواهر العابرة للحدود والإعتماد المتبادل وتأثيراتها على السياق الإقليمي والدولي، وهذا ماينطبق على دراسة المشروع الصيني.

_ النظرية البنائية:

تركز النظرية البنائية على متغير الهوية على إعتبار أن القضية المحورية في فترة ما بعد الحرب الباردة هي محاولة إدراك المجموعات المختلفة لهوياتها ومصالحه، هذا ما يفسر سعي الصين لنشر هويتها من خلال مشروع طريق الحرير الجديد.

_النظريات الجيوبوليتيكية:

تعد النظريات الجيوبوليتيكية من بين النظريات التي يكمن الإعتماد عليها في تفسير مشروع القرن الاقتصادي من منطلق أن المشروع الصيني يقوم على تشكيل شبكة من الممرات البرية والبحرية تشمل القارة الآسيوية والأوروبية و كذا الإفريقية.

أدبيات الدراسة:

لقي هذا الموضوع اهتماما واسعا من قبل الباحثين حيث تمت دراسته من عدة جوانب، ومن بين هذه الدراسات نذكر ما يلي:

_ كتاب " مبادرة الحزام والطريق الصينية : مشروع القرن الاقتصادي في العالم " لعمار شرعان الذي حلل فيه دور المبادرة الصينية على إعتبار أنها تشكل حجر الزاوية في الإستراتيجية الصينية الجديدة، التي تهدف الى إستعادة الصين لمكانتها العالمية عامة والآسيوية خاصة.

_ مقال " مشروع الحزام والطريق : كيف تربط الصين إقتصادها بالعالم الخارجي؟" لعلي صلاح الذي ركز على فهم حيثيات المبادرة من مضمون وأهداف المشروع إلى جملة التحديات التي قد تواجه عملية تنفيذه منطلقا من فكرة أن المبادرة تمثل ضرورة للإقتصاد الصيني.

_ تقرير " مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية " لعزت شحرور الذي إعتبر أن مبادرة الحزام والطريق هي المحرك الأساسي لسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجي، على إعتبار أن المشروع يهدف إلى ربط العالم بالصين بطرق ومسارات للتبادل التجاري.

تفصيل الدراسة:

إستنادا الى الإشكالية المطروحة والفرضيات الموضوعة تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة فصول: يتطرق الفصل الأول إلى إستراتيجية الصين الناعمة، حيث تضمن هذا الفصل مبحثين، يشير المبحث الأول إلى السياق التاريخي لمشروع الحزام والطريق ويندرج تحته ثلاث مطالب: وذلك من خلال معرفة نشأة طريق الحرير وتأثيراته إلى جانب بعض المحاولات

لإحياء هذا الطريق، أما المبحث الثاني فتعلق بماهية مشروع الحزام والطريق الصيني؛ تناول المطلب الأول مضمون المبادرة الصينية فيما تطرق المطلب الثاني إلى نطاق الحزام والطريق، بينما ركز المطلب الثالث على وضع المشروع الصيني ضمن رؤية إستراتيجية.

_ أما الفصل الثاني فيتناول المشروع ضمن الطروحات النظرية؛ تضمن مبحثه الأول نظريات العلاقات الدولية المفسرة للمشروع، إنطلاقا من التفسير الواقعي للمشروع مرورا بالتفسير النيوليبرالي وصولا الى التصور البنائي المشروع الصيني. بينما ركز المبحث الثاني على إدراج أهم النظريات الجيوبوليتيكية المفسرة لمشروع الحزام والطريق، من نظرية التوسع البري لماكيندر في المطلب الأول الى نظرية التوسع البحري لماهان في المطلب الثاني.

_ فيما تم وضع الفصل الثالث تحت عنوان الرهانات الإستراتيجية لمشروع طريق الحرير الجديد، فقد قسم الى مبحثين: الأول تحدث عن أهم المواقف والتحديات لمشروع القرن الاقتصادي، بينما تناول المبحث الثاني مسألة توقعات مشروع الحزام والطريق الصيني.

_ ونختتم المذكرة بجملة الإستنتاجات عن إستراتيجية الصين لمشروع طريق الحرير الجديد.

الفصل الأول:

مشروع الحزام والطريق الصيني :إستراتيجيةالصين الناعمة

يناقش الفصل الأول من الدراسة موضوع طريق الحرير في الماضي والحاضر، حيث شكل طريق الحرير ظاهرة للنقاش الأكاديمي على مر العصور،ما جعل الحكومة الصينية تعيد إحياء هذا الطريق ولكن بمميزات القرن الواحد والعشرين، الأمر الذي يستدعي دراسة مشروع طريق الحرير دراسة تاريخية تساعد على فهم المشروع في الحاضر. لذلك يركز هذا الفصل على البحث في مشروع الحزام والطريق بإعتباره يمثل إستراتيجية الصين الناعمة، إنطلاقا من تحديد مضمون المشروع ونطاقه إلى فهم الأبعاد والأهداف التي يرمي الى تحقيقها.

المبحث الأول: طريق الحرير: دراسة تاريخية

يستدعي الخوض في دراسة أي ظاهرة الرجوع الى السياق التاريخي الذي تأسست عليه، ما يسمح بمعالجة الموضوع بشكل دقيق وواضح ، حيث عملية فهم الموضوع مرتبطة بالمجال الزمني والمكاني ما يجعل ضرورة الرجوع الى التاريخ –الذي يعد مختبر الظاهرة السياسية – أمر ضروري لتوضيح صورة الظاهرة المدروسة وما هي أبعادها في الحاضر.

المطلب الأول: نشأة طريق الحرير القديم

يرجع تاريخ طريق الحرير إلى القرن الثاني قبل الميلاد، حيث سمي بذلك نظرا لإحتكار الصين آنذاك صناعة الحرير وإستخدامه كهدايا في العلاقات الدبلوماسية. كان هذا الطريق عبارة عن مجموعة من الطرق المترابطة تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الوسطى وبلاد الفرس والعرب وآسيا الصغرى وأوروبا، ومن أهم هذه البضائع نذكر: الحرير ،الخزف ،الزجاج ،الأحجار الكريمة، التوابل، العطور ،والعقاقير الطبية. حيث ساهم هذا الطريق في نقل المعارف والثقافات بين الحضارات المختلفة،فأنتقلت عبره الديانات والفلسفات والفنون ،وظل طريق الحرير يلعب دورا هاما في التبادل التجاري الثقافي بين الشعوب والحضارات التي يمر عبرها حتى القرن السادس عشر ميلادي، كما تزامن مع وجود طريق الحرير البري إزدهار مجموعة الطرق التجارية البحرية حيث يربط الطريق البحري الصين ومناطق في آسيا وإفريقيا وينقل من خلاله سلع تجارية أخرى أشهرها التوابل والمنسوجات والأشغال المعدنية1.

يعد طريق الحرير من أشهر الطرق التي ربطت بين شعوب العالم القديم ،وهي شبكة مكونة من مجموعة من الممرات والمسالك والمسارات البرية والبحرية الممتدة من الصين . المصدر الأصلي للحرير الطبيعي إلى روما. كان لطريق الحرير تأثير كبير على إزدهار العديد من الحضارات القديمة مثل الصينية، المصرية، الهندية والرومانية حتى أنها أرست قواعد للعصر الحديث، حيث يمر بين العديد من الدول ،فإذا كانت البداية من الصين فبعدها تأتي منغوليا وتركمانستان ،كازاخستان، اوزباكستان ،افغانستان، تركيا ، ايران، الهند، باكستان ،سوريا، مصرو إيطاليا. يمتد طريق الحرير من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي كالآتي:

---

[1] نهلة محمد احمد جابر،" طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة ، "مجلة شؤون عربية 171(2017):162.161

الفرع الشمالي: يمر من منطقة بلغار. كيبتشاك وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان وصولا الى البندقية.

الفرع الجنوبي: فيمر من تركستان وخراسان وعبر بلاد ما بين النهرين وكردستان والأناضول وسوريا وعبر تدمر وأنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر دمشق وبلاد الشام ومصر وشمال إفريقيا[1].

تاريخيا يشير طريق الحرير إلى مجموعة البرية وأخرى بحرية التي كانت تربط شرق آسيا بالبحر المتوسط مرورا بمنطقة وسط آسيا،حيث كان الألماني فرديناند فرايهر فون ريتشهوفن أول من إستخدم تسمية طريق الحرير وذلك في عام 1877،وقد إستخدمها لوصف الطرق التي كان يمر من خلالها الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية هان،خلال الفترة من عام 206 قبل الميلاد الى عام 220 ميلادية وصولا الى وسط آسيا، وصار هذا المفهوم يستخدم للإشارة إلى كل الطرق التي كانت تربط بين الصين ووسط آسيا وحوض البحر الأبيض المتوسط.

أما في الواقع العملي فقد إستخدم طريق الحرير للإشارة إلى الطريق الذي يبدأ من مدينتي لويانج وتشانجان الصينيتين مرورا بممر قانسو وصولا إلى نهاية هذا الممر عند مدينة دونهرانج الصينية ،ثم بعد ذلك يتفرق الطريق إلى ثلاثة ممرات أساسية وهي الممر الشمالي، الذي يصل إلى جبال تيان تشان ومدينة أورومتشي، والممر الأوسط يمتد من مدينة توربان في غرب الصين إلى الأطراف الجنوبية من إقليم تشين جيانغ وصولا إلى مدينة هوتان الصينية ،ومنها الى وسط آسيا وبلاد فارس إنتهاءا بأوروبا، أما الممر الجنوبي فيمر عبر جبال بامير إلى باكستان والهند [2].

[1] نسمة اشرف، مصر وطريق الحرير الجديد . تقرير .جمعية رجال الاعمال المصريين ، 2015 ، 161-162
[2] علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق : كيف تربط الين اقتصادها بالعالم الخارجي؟ ".مجلة اتجاهات الاحداث .العدد2018،26،ص2-3

تباين استخدام طريق الحرير القديم في التجارة عبر العصور المختلفة، حيث شهد هذا الطريق فترات من الازدهار تارة وفترات من الركود تارة أخرى. فمنذ فترة أسرة هان الإمبراطورية (206 – 220 ق. م) شهد طريق الحرير القديم أوج ازدهاره. وفي فترة أسرة تانغ (618 – 907م) شهد طريق الحرير تطوراً سريعاً. وتشير بعض الكتابات إلى أن عدد العرب والفرس الذين استقروا في الصين وصل إلى 4000 شخص. وفي عام 879 م، كان عدد المسلمين واليهود والمسيحيين والمجوس يتراوح ما بين 120–200 ألف شخص، وهو الأمر الذي يوضح أن التبادلات والاتصالات بين الصين ودول آسيا الوسطى وآسيا الغربية كانت كبيرة، وقد استقر عدد من أبناء تلك المناطق في الصين.

انتقل مركز اقتصاد الصين إلى الجنوب، بعد أسرة تانغ، وازدادت التجارة الخارجية في جنوبي الصين، مما عزز ازدهار طريق الحرير في جنوبي الصين وطريق الحرير البحري، مما جعل قوانغتشو وتشنغدو و تشيوانتشو مدناً اقتصادية كبيرة في جنوبي الصين. وفي القرن الثالث عشر، قاد جنكيز خان (1162 – 1227م) الفرسان المنغول لغزو آسيا الشمالية، فعاد طريق الحرير البري إلى الظهور. ووصل المنغول إلى آسيا الغربية، ونشطت التجارة بين الصين وأوروبا في ذلك الوقت.

وفي مرحلة تاريخية لاحقة، تعرض طريق الحرير لحالة من الركود التدريجي، بعد أسرة يوان (1271 – 1368م)، بسبب احتلال الدولة العثمانية للقسطنطينية عاصمة الإمبراطورية الرومانية، فصارت التبادلات التجارية بين أوروبا والصين أكثر صعوبة. وأيضاً بعد اكتشاف "فاسكو دا جاما" لطريق رأس الرجاء الصالح بالمحيط الهندي في عام 1498، مما حول الاهتمام إلى الطريق البحري[1].

[1] احمد سلام ،"مبادرة الحزام والطريق: التاريخ والحاضر والمستقبل ،" اخر تحديث بتاريخ 24افريل ،2019، http://sis .gov.eg

كان طريق الحرير طريقا تجاريا رئيسيا في عصره احتفظ بأهميته لمدة 2000 عام ، حيث يصل طريق الحرير الى منطقة بامير بعد ان يمر بإيران والاراضي الشمالية لأفغانستان ،ويتفرع الطريق الى فرعين الاول يذهب الى الهند والثاني الى الجزء الجنوبي من تركستان بدءا من شرق الصين ، كما اتبع طريق الحرير مسارات مختلفة حيث كان الاناضول هو الجسر الرابط بين الشرق والغرب وكان مفترق طرق رئيسي لطريق الحرير ، الذي لم يكن يعمل فقط لتسهيل التجارة بل ادى ايضا دورا في تقدم التبادل الثقافي والديني[1].

المطلب الثاني: تأثيرات طريق الحرير القديم

إذا كان طريق الحرير أحد أعظم الطرق التجارية في العالم، فقد يكون كذلك أكثرها أهمية من حيث كونه طريقا لتبادل الأفكار فعلى هذا الطريق انتقلت بعض الأفكار والتقنيات في العالم، كالكتابة والعجلة والنسيج والزراعة وركوب الخيل وغيرها. وكان للدين دور كبير على طول طريق الحرير وربما يكون الإسلام والبوذية أهم الديانات التي صاغت شخصية الطريق في عصر كل منهما، إلا أن ديانات أخرى عبرت قارة آسيا على هذا الطريق، مثال ذلك المسيحية والزرادشتية والمانوية واليهودية والمزدكية والكونفوشية والتاوية.

وفي الوقت نفسه ساعد طريق الحرير على حدوث تبادل من نوع مختلف ، فكثير من الزهور والفواكه التي يعتبرها الغرب نباتات محلية موطنها الأصلي هو الصين وإنتقلت إلى الغرب من خلال طريق الحرير. كما أعطت الصين الغرب اخذت منه: العنب ،النبيذ والبرسيم والتين وعباد الشمس وغيرها، وكانت الخيول والجمال ذات السنامين هي دعامة الحضارة في آسيا، قد استأنسها الإنسان لأول مرة في اسيا الوسطى ثم بعد ذلك الى شرق آسيا وغربها عبر طريق الحرير .

[1] Sadik Ridvan and Suleyman Cem Karaman ,"Bridging Civilizations From Asia to Europe: The Silk Road,"Chinese Business Review , 12(2014) : 731

أما في العصور الوسطى، وبينما كانت أوروبا تعاني من الضعف أرسلت الصين المزدهرة الى الغرب بعضا من أعظم إسهاماتها .وإن لم تتعمد ذلك، حيث شملت تلك الاسهامات الورق والطباعة اوما اطلق عليه " مايكل ادواردز " < سقالة العالم الحديث >، إلى جانب التفكير الجديد والتطورات العلمية في الطب والفلك والهندسة، علاوة على الاسلحة التي تشمل القوس ومعدات الحصار والبارود والعجلات الحربية[1].

وقد إنتظمت مسارات طريق الحرير منذ القرن الخامس قبل الميلاد وظلت منتظمة لألف وخمسمائة سنة تالية، كان طريق الحرير خلالها معبرا ثقافيا وإجتماعيا إثر بشكل عميق في المناطق التي يمر بها. ولم يتوقف على كونه سبيل تجارة بين الأمم والشعوب القديمة ، وإنما تجاوز الإقتصاد العالمي إلى آفاق إنسانية أخرى ، فانتقلت عبره الديانات وعرف العالم البوذية وعرفت آسيا الإسلام.

ولقد ساهم طريق الحرير بدور بارز ومهم في نشر الإسلام ودخول كثير من الصينيين الى الإسلام، كما أدى الى إنشاء العديد من المساجد في جميع مناطق الصين في عهد أسرة "تانغ يوان" (1368.1206م) واوائل أسرة "مينغ" (1644.1368م) ويبلغ عدد المساجد في الصين اكثر من ثلاثين ألف مسجد بعضها أثري يعود تاريخ إنشائه الى القرن السابع ميلادي والعدد الأكبر منها في فترات تاريخية مختلفة .

وإنتقل عبر هذا الطريق الورق فحدثت طفرة كبرى في تراث الإنسانية مع النشاط التدويني الواسع، وإنتقلت عبره أنماط من النظم الإجتماعية التي كانت ستظل محصورة في وسط آسيا غير أن النشاط الإقتصادي ظل دوما هو العامل الأهم والأثر الظاهر .ويكفي لبيان أثره وأهميته إقتصاديا أن نوضح أن طريق الحرير أدى الى تراكم المخزون العالمي للذهب في الصين، حتى انه بحلول القرن 10 ميلادي صارت الصين وحدها تمتلك من مخزون الذهب قدرا اكبر مما تمتلكه الدول الاوروبية مجتمعة.كما كان لطريق الحرير تأثير كبير على إزدهار العديد

[1] ايرين فرانك وديفيد براون ، طريق الحرير، تر.احمد محمود. (القاهرة : المركز القومي للترجمة،د.س.ن) ، 14

من الحضارات القديمة مثل الصينية والحضارة المصرية والهندية والرومانية ، حتى أنها أرست القواعد للعصر الحديث .

فالغرب بدأ يعرف الصين جراء إنتقال الحرير الصيني عبر طريق الحرير الى الخارج وذلك في عهد أسرة "تانغ" ،حيث بلغت صناعة الحرير الصينية الذروة وإزدادت اساليب نسجه وزخرفته ،وقد ورثت المنسوجات الحريرية. في عهد أسرة "مينغ" . تقاليد بأنواع متعددة فاجتذبت تجار مختلف بلدان العالم بنوعيتها الممتازة .

وفي العصور القديمة أصبح الحرير الصيني بضاعة مشهورة سعرها الأغلى وربحها الأغلى تدريجيا في التجارة العالمية، وإلى جانب الحرير أعجب الغرب بخزفيات الصين ومنتجاتها ذات الجاذبية الشرقية، فمع تجارة الحرير إنتقلت منتجات العالم الى الصين مثل الفلفل والجزر والبصل والبطيخ. ومنذ بداية عهد أسرة "هان"،إنتقلت بعض النباتات إلى الصين والأوعية الزجاجية من روما والرقص والموسيقى من المناطق الغربية إلى الصين أيضا.

ومنذ عهدي أسرتي "وي" و"جين" حتى عهد أسرتي "سوى" و"تانغ" إنتقلت الموسيقى والرقص والأطعمة والملابس ذات الميزات الخاصة من أسيا الغربية والوسطى الى الصين ، مع دخول أهل "سوته" المنتمي الى سلسلة الثقافة الفارسية الى الصين بأعداد كبيرة ،فإن شق "طريق الحرير" وبقاءه على زمن طويل قد ساهم مساهمات هامة في تبادل الثقافة المادية والثقافةالروحية بين الصين والمناطق الغربية [1].

ترجع أهمية هذا الطريق إلى أن الحضارة الصينية أبدعت صناعة الحرير، وكانت صناعة الحرير الصينية متميزة للغاية، وبلغت الذروة مع أسرة "تانج" ومن بعدها أسرة" مينج"وكان الجميع يتنافس على الحصول على الحرير الصيني عالي الجودة بأي مقابل وبدأ الحرير الصيني ينتشر في العالم، ومعه بضائع أخرى فخرجت هذه البضائع من الصين وجنوب شرق

[1] نيفين حسين ، طريق الحرير الجديد واثره على دولة الامارات ،تقرير لوزارة الاقتصاد الامارات ،3، 2016-4-5

آسيا إلى أواسط آسيا وشمال أفريقيا ووسط أوروبا في مسارات تجارية وحضارية محددة وهكذا، كانت القوافل والسفن تتجه من الشرق إلى الغرب، رابطة العالم ببعضه البعض، وساهم هذا الطريق في ازدهار العديد من البلدان والمدن التي كانت تقع على مساره. فيما يتعلق بطريق الحرير إنتشار الدياناتفقد كان طريق الحرير مسارًا ثقافيًا وحضاريًا وإجتماعيًا له عظيم الأثر على المناطق التي يمر بها ولم تكن التجارة أو الإقتصاد فقط هو ما يتم نقله عبر طريق الحرير، وإنما كذلك الديانات، فعرفت آسيا الإسلام وعرف العالم البوذية، وانتقل عبره البارود، مما أدى إلى زيادة الحروب والصراعات بين الأمم والشعوب.وانتقل الورق عبره، مما أدى إلى تحقيق إنجاز حضاري كبير، ساهم بشكل كبير في تقدم البشرية وحفظ ذاكرة الإنسانية من الضياع.

وبقي هذا الطريق البري مستخدمًا إلى القرن السادس عشر، ثم اندثرت معالم طريق الحرير البري رويدًا رويدًا، وصارت البضائع والمعارف الإنسانية تأخذ مسارات بحرية منتظمة، من جنوب آسيا عبر المحيط الهندي، ثم عبر البحر الأحمر عبر القوافل البرية من خليج السويس، ثم إلى المراكب في دمياط إلى شمال إفريقيا[1].

وكذلك يعتبر طريق الحرير من مكتشفات الشعب الصيني قديما ومبتكراته الحضارية المفيدة ،حيث تزايدت اهمية الحرير التاريخية والاقتصادية والفنية عبر العصور وأصبح من أهم مواضيع التبادل التجاري والتجارة الخارجية العالمية.

كما أن أهمية طريق الحرير وأثره في التبادل التجاري والحوار الفكري والتفاعل الحضاري، جعلت منظمة اليونيسكو تناشد مجتمعات العالم والدول الاعضاء في هيئة الامم المتحدة للقيام بكل ما من شأنه بحث وإستقصاء ومتابعة أثار طريق الحرير،وذلك عبر أقطار عديدة في آسيا وإفريقيا وأوروبا برا وبحرا، وذلك في سبيل متابعة أثار طريق الحرير، أملا من منظمة اليونيسكو

[1] عادل عامر ،"التأثيرات الاقتصادية والاستراتيجية لطريق الحرير ،"المركز الاستراتيجي والدراسات الدولية ،2019، http://sananews/net

في فتح حوار حضاري جديد يسهم في تقارب الشعوب والأمم،وتقدم المجتمع الانساني وإزدهار الإقتصاد وتوثيق العلاقات المختلفة بين الدول[1].

المطلب الثالث:الجسر البري الأوراسي: محاولة لإحياء طريق الحرير القديم

إذا كانت توازنات القوى السياسية والعسكرية وتحولاتها قد أثرت في إزدهار طريق الحرير أو تراجعه، مما لا شك فيه أن تحولات القوى العالمية الراهنة نحو قارة آسيا ومع كل الحديث عن القرن "21" قرن آسيا ،وتوازنات القوى الآسيوية وتحالفاتها في مواجهة تحالفات القوى الأوروبية و الأمريكية ومصالحها العالمية وفي آسيا خاصة، فتشهد محاولات لإحياء " طريق الحرير" كنموذج على تنظيم المصالح الإقتصادية بين مراكز ثقافية وحضارية بل وقوى سياسية مختلفة[2].

إن مسالة إحياء طريق الحرير التجاري التاريخي بين دول آسيا وصولا الى أوروبا، كشف عنه الرئيس الروسي "فلاديمير بوتين" خلال زيارته الى كوريا الجنوبية ورغبته في إعادة وصل الطريق عبر شبكة السكك الحديد ،والسعي إلى حل الازمة في الجزيرة الكورية لما له من تأثير مباشر على سير هذا الخط.

وهذا الطرح يلتقي مع سياسات التعاون في تنفيذ الخطط الروسية لتنمية منطقة شرق سيبيريا،ودعم مشاركة الشركات الكورية الجنوبية في المشروع الثلاثي المشترك بين سيول وموسكو وبيونغ يانغ لإنشاء خط سكك حديدية يربط بين ميناء راجين الكوري الشمالي ومدينة خاسان الروسية الحدودية، ومشروع تطوير القطب الشمالي وغيرها من المشروعات المشتركة، ويلتقي هذا المشروع مع المبادرة التي اطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينغ"حول فكرة "بناء حزام طريق الحرير الاقتصادي " أثناء الجولة التي قام بها في دول اسيا الوسطى، وقد لقيت

[1]بشير زهيدي، "طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل التجارية". مجلة دراساتتاريخية 39-40(1991): 199
[2] نادية محمود مصطفى ، العلاقات الدولية في التاريخ الاسلامي : منظور حضاري مقارن (مركز الحضارة للدراسات السياسية ،دار البشير للثقافة والعلوم ، د.س.ن)، 377

هذه الفكرة إجماعا واسعا في قمة مجموعة شنغهاي للتعاون،حيث يستند حزام طريق الحرير الإقتصادي على مفهوم طريق الحرير القديم، ويشكل منطقة التنمية الإقتصادية الجديدة[1].

والجدير بالذكر أن الجسر البري الأوراسي الأول يعود تاريخه الى أكثر من ألفي عام مبتدئا من فلاديفستوك في شرقي روسيا الى روتردام ، أما الجسر البري الأوراسي الثاني قد دخل طور التشغيل 1992 وهو الأسرع بين آسيا وأوروبا ، حاليا يبدأ هذا الخط وطوله 10,870 كم من مدينة ليانيونقانغ الساحلية شرق الصين وينتهي في روتردام وهو ما يسمى بالجسر البري الأوراسي الجديد، ولكن يختلف هذا الجسر عن جسر سيبيريا البري (أو الجسر البري الاوراسي) الذي يبدأعند ميناء شرق روسيا مرورا عبر سيبيريا وصولا إلى موسكو ثم الى دول غرب أوروبا.

ففي إطار مبادرة الحزام والطريق تم إنشاء عدة خطوط سكك حديد عابرة للقارات . ضمن الممر الإقتصادي الأول "الجسر البري الأوراسي الجديد" ، حيث تشمل هذه الخطوط خط تشونغتشينغ . شينجيانغ . أوروبا (الذي يصل الى مدينة دويسبورج الألمانية عبر بولندا)، وخط تشنغدو . شينجيانغ . اوروبا (الذي يصل إلى بولندا)، وخط ييوو . شينجيانغ . أوروبا (الذي يصل الى مدريد بإسبانيا)[2].

فبناء السكك الحديدية عبر سيبيريا لم يكن فقط مهم بالنسبة لروسيا ، ولكن أيضا بالنسبة للبلدان الأخرى. من خلال ربط عواصم الدول الأوروبية بأكبر موانئ الشرق ، أصبح خط السكة الحديد بالفعل جسر بين أوروبا وآسيا. حتى بعد تطوير النقل الجوي ، لم تفقد دورها الرئيسي في نقل البضائع في أوراسيا. اليوم ينقل خط سكة حديد ترانس سيبيريا حوالي 100 مليون طن سنويًا. ومع ذلك ، فقد تقرر تحديث السكك الحديدية عبر سيبيريا بسبب زيادة احتياجات شركات النقل روسيا والصين ومنغوليا ، ومشروع التحديث وتشارك بيلاروسيا وبولندا

---

[1] الجرف الاوراسي : محور الصراع الدولي ،2014، https://www.beirutme.com

[2] "حقائق عن دبلوماسية الدولة الكبرى الصينية : ستة ممرات اقتصادية رئيسية والبنك الاسيوي للاستثمار في البنية الاساسية ، "اخر تحديث بتاريخ 19سبتمبر،2017، http : // arabic.news.cn

وألمانيا. يهدف هذا المشروع إلى تمكين نقل البضائع في المنطقة بين العاصمة الصينية بكين ومدينة هامبورغ الألمانية[1].

ومع مطلع التسعينيات بدأت محاولات لإنشاء طريق الحرير الجديد من بينها ما عرف بالجسر البري الأوراسي،الذي يصل بين الصينوكازاخستان ومنغوليا وروسيا ويصل إلى ألمانيا بسكك حديدية.

وكشف الوزير الصيني في اللقاء ذاته أن المبادرة تتضمن نحو ألف مشروع، منها ربط الدول الأوروآسيوية التي يمر بها الطريق بشبكة من الطرق البرية والحديدية وخطوط الطيران، فضلا عن الأنابيب وشبكات الإنترنت، وهو ما يهيئ الظروف اللازمة للتنمية الاقتصادية.

وضمن هذا السياق، وصل إلى لندن أول قطار بضائع يربط مباشرة الصين بالمملكة المتحدة بداية 2017، بعد رحلة استمرت 18 يوما بلغ طولها 12 ألف كلم.وترجمت هذه المسافة رغبة الصين في تعزيز علاقاتها التجارية مع غرب أوروبا من خلال إعادة إحياء طريق الحرير الذي كان يؤمن وصول البضائع إلى أوروبا[2].

رغم أن الجسر البري الاوراسي تصنف على انها احدى المحاولات الاولى لإحياء طريق الحرير القديم،تبقى مبادرة الرئيس الصيني المعروفة ب :" حزام واحد طريق واحد " " **ONEBELT ONE ROAD**"هي أكبر محاولة لاقت قبول إقليمي ودولي ، ساعدت على إحياء طريق الحرير القديم بأحدث التكنولوجيات والآليات والخطط الإستراتيجية في القرن الحادي والعشرين .

المبحث الثاني: ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني

---

[1]"السكك الحديدية عبر سيبيريا : جسر بين اوروبا واسيا،"اخرتحديث بتاريخ 20 جوان، 2014، http://ar.rayhaber.com/2014/03/trans-sibirya-demiyolu/

[2]"ماذا تعرف عن طريق الحرير "، اخر تحديثبتاريخ 23جانفي،2017، http://aljazeera.net/encyclopedia/encyclopedia-economy/2017/1/23

منذ عقد التسعينيات والصين تحاول تعزيز علاقاتها الإقتصادية والتجارية مع مختلف مناطق العالم، بهدف ربط قتصادها بالإقتصاد الدولي والوصول إلى مصافي القوى الإقتصادية الإقليمية والدولية. ولهذا تعمل الصين على الوصول إلى كافة دول العالم معتمدة على إستراتيجية تنويع المصادر والعلاقات، بهدف كسب شركاء جدد وعدم الإعتماد على قارة أو منطقة معينة، فالصين عملت على توطيد علاقاتها مع عدةدول وخاصة الدول التي تمتلك موارد وثروات إقتصادية وأسواق كبيرة يمكن للصين الإستفادة منها في تعزيز إقتصادها، فتركز الصين إستثماراتها في المناطق الغنية بالثروات النفطية والمعدنية خاصة في ظل حاجة الصين إلى مصادرة الطاقة بإعتبارها المستهلك النفطي الثاني على المستوى العالمي بعد الولايات المتحدة، وتعول الصين أيضاً على الدول التي تمتلك أسواق كبيرة بهدف تسويق المنتجات الصناعية والتكنولوجية الصينية.

كما تسعى الصين لتغير نمط الإقتصاد الدولي الذي تهمين على مفاصله الولايات المتحدة إلى نمط يعتمد على التعددية في إدارة هذا الإقتصاد من خلال تعدد التكتلات الإقتصادية والفواعل الدولية.ومن الإستراتيجيات التي طرحتها الصين لتعزيز التعاون الإقتصادي والتجاري الدولي، مبادرة الحزام والطريق التي تعمل على عدة مسارات برية وبحرية وحتى رقمية، لخلق نظام بديل للعولمة الغربية وطريقة إدارة الإقتصاد الدولي، وتعزيز وتكثيف التعاون بين قارات العالم[1].

حيث شكلت مبادرة الحزام والطريق قفزة نوعية في إستراتيجية الصين الرامية لتعزيز وتطوير علاقاتها مع مختلف دول العالم، حيث تعمل هذه المبادرة على تمتين العلاقات الإقتصادية الصينية مع دول عديدة من قارات العالم، وربط إقتصاديات هذه الدول مع بعضها، وإستطاعت الصين في هذا الإطار إيجاد العديد من الدول التي تؤيد هذه المبادرة وتدعمها وترغب في

---

[1] احمد حسين الخطيب ،"الاستراتيجية الصينية في اطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي ،"مجلة جيل الدراسات السياسية العلاقات الدولية العدد24 (د.س.ن):111.

تحقيق هذه المبادرة، لكن على الطرف الأخر يوجد دول وقوى ترفض هذه المبادرة وتعمل على إيقافها وإحباطها، لأنها ترى فيها تهديد لمصالحها وهيمنتها على العلاقات الإقتصادية الدولية وإدارتها. كما عبرت هذه المبادرة عن طموح صيني لربط العالم بشبكة من الطرق البرية والبحرية من أجل توطيد العلاقات الإقتصادية للصين بكافة مناطق العالم، وزيادة التفاعل بين دول على المستوى الدولي . كذلك تعد مبادرة الحزام والطريق مدخلاً لإستراتيجية الصين لدمج الإقتصاد الصيني بالإقتصاد الدولي، وتعول الصين على هذه المبادرة في ربط قارات العالم بشبكة من خطوط وطرق النقل بهدف تعزيز التعاون التجاري والإقتصاد الدولي[1].

فمع بداية الألفية الثانية اتجهت الصين وبقوة لتصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم من خلال إطلاقها للمشروع الأكثر طموحا للرئيس الصيني شي جين بينغ*، فأصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا من اجل ربط قارات العالم تجاريا ويبدو أنها ستكون أحد أهم المحددات لتوجهات الصين إزاء العالم ومنها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط لاسيما خلال فترة رئاسة شي جين بينغ صاحب المبادرة والتي من المقدر لها أن تستمر حتى عام 2022 تعرف هذه المبادرة باسم حزام واحد طريق واحد وهي عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري وطريق الحرير للقرن ال−21 ،ويهدف طريق الحرير الجديد إلى إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط وتشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت ويتكون طريق الحرير الجديد من طريق بري وآخر بحري فضلاً عن الطريق الرقمي وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي.

قطعت الصين أشواط طويلة لكي تدخل مرحلة أخرى بمشروعها الأضخم في تاريخ البشرية ،وهو مشروع الحزام والطريق الذي يقوم على تحديث فكرة طريق الحريرالقديم الذي كان يمتد من الصين إلي أوروبا لتبادل الحرير والبهارات من الشرق بمنتجات من أوروبا وحوض البحر

[1] نفس المرجع .

المتوسط، لكن مشروع الحزام والطريقهذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة ويهدف إلى تغيير خريطة العالم بشق طريقين أحدهما بري ويمتد من الصين إلي آسيا الوسطي حتى البحر المتوسط وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة.

وبقدر تعلق الأمر بالإستراتيجية الصينية الهادفة إلى تعزيز وتنمية الإقتصاد الإشتراكي ذو الخصائص الصينية تطلب منها إقامة علاقات أوسع واشمل إقليمياً ودولياً، لذا وردت استراتيجية الحزام والطريق ضمن القرارات التشريعية في اجتماعات الدورة الثالثة للجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني المنعقدة ما بين 12/9 تشرين الأول عام 2013 في العاصمة بكين والتي أقرت بضرورة تدعيم بناء الحزام الاقتصادي حتى يتم تشكيل وضع جديد من الإنفتاح على الأصعدة كافة، وترجم هذا القرار إلى إطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد من قبل الرئيسالصيني شي جين بينغ في نفس العام، وقسمت هذه الإستراتيجية حسب صانع القرار الصيني ووفقا للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاثة مراحل[1]:

المرحلة الأولى: سميت بمرحلة التعبئة الاستراتيجية الواقعة بين عام 2013 ولغاية عام 2016.

المرحلة الثانية: وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي ضمن المدة من عام 2016 حتىعام 2019 .
أما المرحلة الثالثة: وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي فتكون ما بين عام 2049/2019 .

وترى الصين بان هذا الطريق يخدم معظم البشرية ويقوم على تنمية عدد كبير من المناطق ولا يقتصر على 68 دولة تمر بها الطرق والخطوط البحرية وإنما سينعش التجارة العالمية ويرفع معدلات النمو، إذ قال الرئيس الصيني شي جين بينج إن الصين خصصت 900 مليار دولار للمشروع الذي يرفع مستوى معيشة 70 %من سكان العالم، لكن هذا المشروع

---

[1] عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية : مشروع القرن الاقتصادي في العالم (برلين : المركز الديموقراطي العربي للدراسات السياسية والإستراتيجية ، 2019) ، 11-12-13

لا يخلو من قلق يعترى بعض الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع التي ترى أن مبادرة طريق الحرير الجديد سوف يغرق البلدان بالديون الصينية التي سيكون على كل دولة يمر بها أن تسدد تكلفة البنية الأساسية للجزء المقام علي أراضيها، لكن الحكومة الصينية تقول إن دراسات الجدوى الدقيقة للمشروع أكدت على أن الفوائد التي ستجنيها الدول تفوق بكثير أي نفقات، كما أن الحكومة والبنوك الصينية ستراعي ألا تثقل كاهل أي دولة [1].

المطلب الأول: مضمون مبادرة الحزام والطريق

منذأن أطلق الرئيس الصيني شي جين بينغ خلال زيارته الى كازاخستان عام 2013 مبادرته "البناء المشترك للحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين " المعروفة إختصارا بإسم "حزام واحد طريق واحد "، باتت هذه المبادرة تشكل المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا.وأدرجت رسميا عام 2014 ضمن أعمال الحكومة. حيثأصبحت المبادرة تحظى بمساحات واسعة من التقارير والتحليلات لدى وسائل الإعلام،وعقدت من أجلها المؤتمرات والندوات.فاستضافت الصين قمة خاصة للمبادرة يحضرها نحو 28 رئيسا ورئيس دولة من بينهم الرئيس الروسي "فلاديمير بوتين "، والأمين العام للأمم المتحدة "انطونيو غوتيريس" ، ورئيس البنك الدولي "جيم يونغ كيم" ، والمديرة الادارية لصندوق النقد الدولي" كريستين لاجارد"، بالإضافة الى نحو 1200 شخصية ممثلين عن نحو 60 منظمة اقليمية ودولية ،ومدراء شركات ورواد أعمال وخبراء مال وصحفيون من 110 دولة .

لم يكن الرئيس شي جين بينغ أول من أطلق المبادرة، فقد سبقه رئيس الوزراء الصيني الأسبق" لي بنغ "بعشرة أعوام خَلال جولة له في دول آسيا الوسطى عام 1994 .وكانت الفكرة قد راودت أيّضا رئيس الوزراء الياباني هاشي موتو عام 1997 بهدف تعزيز التعاون بين بَلده

---

[1] نفس المرجع ،13

ودول آسيا الوسطى وجنوب القوقاز. وكانت الهند من جهتها قد اقترحت فكرة مشابهة عام 2002تحت إسم "ممر مواصًلات شمال . جنوب" يربط الهند بروسيا عبر إيران والقوقاز.كما اقترح الإتحاد الأوروبي عام 2009 ما عرف باسم "برنامج طريق الحرير الجديد" لمد خط أنابيب ينقل الغاز الطبيعي من آسيا الوسطى إلى أوروبا بهدف تقليل الإعتماد على الغاز الروسي[1].

ولم تكن الولايات المتحدة بعيدة عن مثل هذه المبادرات، فقد إقترحت عام 2011 إستراتيجية طريق الحرير الجديدة ، التيتهدف إلى بناء شبكة خطوط حديدية لتعزيز التعاون الإقتصادي بين أفغانستان وجمهوريات آسيا الوسطى ودول جنوب آسيا.لكن الرؤية الأكثر وضوحا تولدت من أفكار" شو شن دا"، نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين، الذي قدمها كمقترح لوزارة التجارة الصينية تحت عنوان "خطة مارشال الصينية" مقتبسا الاسم من المبادرة المعروفة لوزير الخارجية الأميركي جورج مارشال لمساعدة الدول الأوروبية في إعادة إعمار ما دمرته الحرب العالمية الثانية وبناء إقتصاداتها من جديد.

وجاءت مبادرة " شو" كرد صيني على الأزمة المالية والركود الاقتصادي العالمي عام 2008 .وتقوم الفكرة على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض إلى الدول النامية، تستخدم لبناء مشاريع تنفذها شركات صينية في تلك الدول.وسرعان ما تلقف الرئيس الصيني شي جين بينغ الفكرة وجرى تطويرها بعد سلسلة من النقاشات وجلسات العصف الذهني في أروقة مراكز البحث وأوعية الفكر الحزبية والحكومية الصينية لتصبح بعد ذلك "مبادرة الحزام والطريق"[2].

[1] عزت شحرور ،"مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية ".تقارير. مركز الجزيرة للدراسات . اخر تحديث بتاريخ 11ماي ، 2017، https://bit.ly/2FCYZWX
[2] نفس المرجع.

فالمضمون الرئيسي لبناء الحزام والطريق يتمثل في خمس نقاط اساسية تبرز التعاون العملي القائم على المشاريع المفصلة وهي كالآتي:

1تناسق السياسات: يمكن بمختلف الدول إجراء التواصل الوافي حول الاستراتيجيات والسياسات الخاصة بالتنمية الإقتصادية، بحيث يتحقق الإلتحام العضوي بين هذه الإستراتيجيات على أساس مبدأ "ايجاد قواسم مشتركة بين الإختلافات"،ورسم الخطط والإجراءات للتعاون الإقليمي عبر التشاور.

2. ترابط الطرقات: أن الصين والدول ذات الصلة بحاجة إلى البحث الإيجابي في تحسين البنية الأساسية العابرة للحدود في مجال المرور، وإتخاذ خطوات تدريجية لتكوين شبكة للنقل والمواصلات تربط مختلف المناطق دون الإقليمية في اسيا ، كما تربط اسيا بأوروبا وافريقيا .

3. تواصل الاعمال: البحث في سبيل تسهيل التجارة والإستثمار ووضع ترتيبات ملائمة، تساعد على إزالة الحواجز التجارية والإستثمارية ورفع سرعة الدورة الإقتصادية والإقليمية وجودتها، بما يطلق بشكل كامل الإمكانات الكامنة للدول الواقعة في الحزام والطريق في مجالات التجارة والاستثمار وتوسيع كعكة التعاون .

4. تفاهم العقليات: أن الصين والدول ذات الصلة بالمبادرة بحاجة الى توطيد القاعدة الشعبية للعلاقات الرسمية ، وتعزيز التواصل والتحاور بين مختلف الحضارات، وزيادة التبادل الودي بين شعوب الدول وخاصة على مستوى الفئات المجتمعية الاساسية ، بما يعزز الفهم المتبادل والصداقة التقليدية فيما بينها[1].

ومن أجل تسهيل التجارة والاستثمار، تقترح المعاهدة إزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وبناء مناطق للتجارة الحرة، ودفع التوازن التجاري، وتنمية الأعمال التجارية الإلكترونية العابرة

[1] محمود ادريس الصيني ،" معرفة حقيقة الحزام والطريق "ورقة مقدمة لمؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني حول مبادرة الحزام والطريق ، الخرطوم ،21-22 نوفمبر،2017

للحدود، والتعاون في تطوير الطاقات النظيفة والمتجددة، والحفاظ على التنوع البيولوجي ومواجهة التغير المناخي لبناء «طريق الحرير الخضراء». لذا فإن هذه المبادرة لا تعتبر مجرد مبادرة لتسهيل وتوسيع حجم التجارة من خلال إزالة العوائق أمام هذه التجارة وتخفيض التكاليف بقدر ما تعتبر مبادرة تسعى لتقديم دعم تنموي في المناطق التي تمر بها من خلال المشروعات المزمع تنفيذها، فهي تحمل بين طياتها مكاسب اقتصادية محتملة للدول النامية المعنية بالمبادرة[1].

تمثلمبادرة الحزام والطريق اكبر ممر اقتصادي مقترح في العالم،حيث يتوخى مفهوم هذه المبادرة تعزيز التعاون الاقتصادي والتوزيع الفعال للموارد. وترمي كذلك الى تعزيز التكامل بين الاسواق واستحداث اطار تعاون اقتصادي اقليمي يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة .

فالصين تروج لمبادرة الحزام والطريق بإعتبارها مشروعا يتيح القدرة على حل العديد من المشكلات التنموية ،ليس في الصين فحسب وانما في جميع الدول المشاركة فيه ،وتقوم المبادرة على مبادئ السلام، والتعاون ، والانفتاح ،والشفافية ، وتمثيل الجميع والمساواة والتعلم من الاخرين ،والمنفعة المشتركة ، والاحترام المتبادل من خلال تعزيز التعاون على المشاورات المكثفة وسيادة القانون والجهود المشتركة والمنافع المشتركة وتكافؤ الفرص للجميع . كما تمثل مبادرة طريق الحرير الجديد النتاج الطبيعي للسياسات الاقتصادية الداخلية والخارجية السابقة في الصين ، فمن بين ابرز خبرات الصين في النجاح الاقتصادي هو تطوير منشآت البنية التحتية . فقد استطاعت هذه المنشآت بدعم من الاستثمارات الحكومية انعاش الاقتصاد ولاسيما حينما انخفضت الصادرات ، حيث اصبح تدفق السلع وحركة البشر اكثر سهولة واقل تكلفة .لهذا تعتقد الصين ان تجربتها يمكن تعميمها في علاقاتها الاقتصادية الخارجية من خلال مبادرة الحزام والطريق ، فلن تؤدي روابط التنمية التحتية الى تعزيز النمو الاقتصادي في

[1]محمد احمد جابر ، طريق الحرير ، 163

المناطق الواقعة على طول الحزام والطريق فحسب ، وانما ستقوي ايضا الروابط الاقتصادية بين الصين وهذه المناطق[1].

كما تعبر مبادرة الحزام والطريق عن الرؤية الجيوإقتصادية الأكثر طموحا في التاريخ الحديث،حيث تغطي أكثر من ثلثي سكان العالم اي تضم نحو 70 دولة، وشملت الإستثمارات الصينية في هذه المبادرة ما يقارب 4 تريليون دولار .حيث تنوي الصين من خلال هذا المشروع . تعزيز البنية التحتية الصلبة مع طرق وسكك حديدية جديدة ، وبنية تحتية ناعمة مع إتفاقيات التجارة والنقل،وحتى العلاقات الثقافية مع المنح الدراسية الجامعية وغيرها من التبادلات بين شعوب الدول المنضمة للمبادرة[2].

طريق الحرير الجديد يعتبر مشروع استراتيجي ضخم يعرض على المدى الطويل تصور السياسة الخارجية الصينية التي تشمل رؤية دولية، والتي تسترشد التعاون المتبادل والمكاسب والتنمية، حيث اسفرت مبادرة حكومة الرئيس " شي جين بينغ " عن رؤية استراتيجية لربط اسيا اوروبا افريقيا. بالإضافة الى ذلك يؤكد النموذج الصيني على تشجيع العلاقات الاقتصادية التي ستساعد الشركات المحلية على الوصول الى اسواق جديدة ، وتسهيل الحصول على الائتمان وتبسيط معايير التوسع الدولي فينظر للتجارة على انها مشروع دبلوماسي ولكن في مقابل ذلك يزيد المشروع من نفوذ جيوسياسية واقتصادية للصين في منطقة ذات اهمية كبيرة كأوراسيا. فالمشروع يعتمد على سيناريوهات متبادلة بين الجانبين؛ اي ان الصين ترمي من خلال المشروع الى الربح المتبادل بينها وبين الدول المشاركة ، وذلك سيساعد على زيادة مساهمة الصين في السلع الجماعية العالمية . كما تعد المبادرة معلما تاريخيا يعتزم القيام به،

---

6 جين ليانجشيانج وان جاناردان ،مبادرة الحزام والطريق : الفرص والتحديات امام منطقة الخليج ، اكاديمية الامارات الدبلوماسية ،2018 ،ص 1-2

[2] Jonathan Hillman , « china's belt and road initiative :five years later » ,center for stratigic and international studies ,25january 2018 ,p 2

وذلك لربط اكثر من ثلثي سكان العالم وفتح النوافذ لإحياء الاعمال التجارية العالمية والسلام وتطوير البنية التحتية في جميع انحاء العالم [1].

ومن الأفضل تلخيص مبادرة الحزام والطريق الصيني في مقولة الرئيس الصيني " شي جين بينغ ":

"**ستعمل الصين بنشاط على تعزيز التعاون في العلاقات الدولية من خلال مبادرة الحزام والطريق. في القيام بذلك ، نأمل في تحقيق السياسة، البنية التحتية، التجارة المالية، والاتصال بي الناس، وبالتالي بناء منصة جديدة للتعاون الدولي لخلق محركات جديدة للتنمية المشتركة** ."

تناقش "عبور" في سياق عالمي اوسع احتياجات البنية التحتية واستراتيجية الصين الاقتصادية على المدى الطويل ، حيث يمكن لأدوات ورموز منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ان تساعد الصين والاقتصادات المشاركة في المبادرة على كسب افضل وتكامل افضل في الاقتصاد العالمي .كما يشدد الرئيس " شي جين بينغ " على : "**السياسة والبنية التحتية والتجارة والمالية والناس والاتصال** ."

فالمشروع ينطوي على التعليم والتبادل الثقافي والعلمي لمساعدة البلدان المشاركة ، فالدول تتعلم من تجربة التنمية في الصين وقد اطلق الرئيس الصيني مركز المعرفة الدولية للتنمية والخطة الوطنية للصين على تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 جنبا الى جنب مع ما يتعلق بالمبادرة[2].

---

[1] Sajjad Hosain and Saddam Hossain ,"one belt one road initiative : A Revolution on Regional and Global Developement," journal of Sustainable Developement studies 2 (2019) : 119-120-121

s Belt and Road initiative in the Global Trade ,Investment and Finance Landscape ,find the '[2]China OECD Business and finance out look online at WWW.oecd.org/daF/,201

توضح الخريطة أدناه إستراتيجية الحزام والطريق الصينية التي تعبر عن إستراتيجية الصين الناعمة في القرن الحادي والعشرين، والتي تمثل مشروع إقتصادي عالمي حيث تتعامل مع ثلاث قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا.

الخريطة رقم 01:إستراتيجية طريق الحرير الجديد



المصدر: الحزام والطريق الصيني: الوجه الحقيقي للحرب الناعمة، شبكة النبأ المعلوماتية، 2019/04/27 في: . m annabaa.org/arabic/economicreports.

فمع تبلور إستثمار مشروع الجزام والطريق الصيني والتطورات المشتركة تدريجيا،ظهرت بعض الموضوعات الرئيسية بدأت في الظهور في الصين وبعض الدول الرئيسية على طول الحزام والطريق:

. الاستثمار في الموانئ عبر الطرق البحرية لزيادة القدرات والإتصال.

. طرق جديدة ومتوسعة لإحتياجات الصين من إستيراد النفط والغاز والموارد الطبيعية.

. الترابط الإقليمي لشبكات السكك الحديدية والطرق السريعة والإتصالات عالية السرعة .

. إستمرار الاستثمار في قطاع الطيران الصيني لتوسيع الطريق .

. الإستثمار الصيني في قطاعي توليد الطاقة والطاقة المتجددة في الدول النامية.

. التحضر وتخطيط المدن الذكية وتزايد الفرص في قطاعي البناء والهندسة للصين وكذلك للدول لدول العالم الثالث،وتطوير المناطق الصناعية والتقنية والتجارية والتقنية الثنائية في الصين والدول النامية.

. التعاون القطري في التصنيع والقدرة الانتاجية وكفاءة سلسلة التوريد (الاستيراد)،والتعاون القطري في مجال تطوير البحوث والعلوم والتكنولوجياوأيضاالتعاون الإقليمي في مجال المصارف وتبادل المعلومات للمعاملات عبر الحدود.

وبمجرد أن يتم تعبيد الطريق من خلال بناء أصول البنية التحتية الاساسية مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق والمطارات ومحطات الطاقة وشبكات امدادات الطاقة وشبكات الاتصالات ، سوف تعزز فرص النمو في التنمية الصناعية والسوقية والتجارة الدولية والإنفتاح التجاري الاستثمار والخدمات والفرص التشغيلية[1].

المطلب الثاني: نطاق مبادرة طريق الحرير الجديد

في عام 2013 إقترح الرئيس الصيني " شي جين بينغ " مبادرة حزام واحد وطريق واحد أو مبادرة "عبور"،وهي رؤية تركز على إنشاء البنية التحتية وتتكون من حزام إقتصادي يبدأ من الصين مرورا بآسيا الوسطى إلى أوروبا، إضافة الى الحزام الاقتصادي تتكون أيضا المبادرة من طريق الحرير البحري الذي يبدأ من ساحل الصين الى جنوب اوروبا عبر قناة

[1] The Belt and road initiatives :Opportunities and Challenges for EU SMEs ,China-Britain Business council, march 2018.

السويس،وبالتالي يشمل جنوب شرق آسيا وشرق إفريقيا، بناءا على ذلك فالمبادرة تشمل القارات الثلاث آسيا أوروبا وإفريقيا[1].

ترمي مبادرة القرن الواحد والعشرين إلى إحياء طريق الحرير التاريخي، حيث يشمل المشروع تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وانابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنيت ومختلف البنى التحتية. يتكون طريق الحرير البري من ثلاث خطوط رئيسية والمتمثلة في:

الخط الأول: يربط شرق الصين عبر آسيا الوسطى وروسيا الإتحادية إلى أوروبا.

الخط الثاني: يبدأ من الصين مرورا بوسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج وصولا إلى البحر الأبيض المتوسط.

الخط الثالث: يمتد من الصين مرورا بجنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية والمحيط الهندي.

بالإضافةإلى وجود عدة ممرات برية في اطار المشروع منها: ممر الصين وشبه القارة الهندية،ممر الصين وباكستان، ممر يربط إقليم يويان جنوب غربي الصين وميانمار وبنغلاديش مع شمال شرق الهند.

أما طريق الحرير البحري فيتكون من خطين رئيسين وهما كالآتي:

الخط الأول: يبدأ من الساحل الصيني مرورا بمضيق ملقا إلى الهند والشرق الأوسط وشرق إفريقيا وصولا إلى سواحل أوروبا.

الخط الثاني: يربط الموانئ الساحلية الصينية جنوب المحيط الهادي[2].

[1]Julia Breuer, TWO BELTS ONE ROAD? The role of Africa in china's Belt and Road initiative, Blich weshsel, july 2017, p7.

[2]ادريس الصيني ، الحزام والطريق ، 8-9

ومن الناحية الجغرافية الفرع البري من المبادرة يتكون من ستة ممرات وذلك في إطار التقسيم الجديد لممرات طريق الحرير الصيني بعد مبادرة عام 2013 كالآتي:

1. الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
2. ممر الصين / منغوليا / روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي.
3. ممر الصين / اسيا الوسطى / اسيا الغربية الذي يمتد من جنوب الصين إلى تركيا.
4. ممر الصين / شبه جزيرة الهند الصينية الذييمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة.
5. ممر الصين / باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.
6. ممر بنغلاديش / الصين / الهند /ميانمار الذي يمتد من جنوب الصين إلى الهند.

أما بالنسبة للفرع البحري للطريق فهو يبدأ من فوجو الواقعة في الصين ويمر عبر فيتنام وأندونيسيا وبنغلاديش والهند وسيريلانكا وجزر المالديف وشرق افريقيا على طول الساحل الإفريقي متجها إلى البحر الأحمر مارا بقناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني .

فيما يخص الممر الإقتصادي الجديد الأوراسي الذي يعبر عنه بالجسر القاري فيربط الصين بأوروبا عبر سكك حديدية دولية تمتد من مقاطعة جيانغسو شرقي الصين إلى روتردام في هولندا. مرورا بمقاطعة سينكيانج غرب الصين فتلتقي بخط سكك الحديد كازاخستان وروسيا وبلاروسيا وبولندا، حيث تنضم الى شبكة السكك الحديدية الاوروبية ، بالإضافة الى ممر الصين منغوليا وروسيا.

أما الممر الإقتصادي الممتد بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، فيرتبط بشبكة من السكك الحديدية الممتدة من سينكيانج إلى آسيا الوسطى مارا بكازاخستان، قرغيزستان، اوزباكستان،

طاجيكستان وتركمانستان ثم يرتبط بغربآسيا حيث تركيا وإيرا ن ويتجه خطأ منها بإتجاه الجزيرة العربية والبحر المتوسط.

بالنسبة للممر الإقتصادي فيمتد من الصين إلى الهند الصينية وماليزيا وسنغافورة واندونيسيا، والممر الإقتصادي الممتد بين الصين وباكستان فيمر عبر كاشغار في مقاطعة سينكيانغ إلى ميناء جوادر في باكستان، وأخيرا الممر الإقتصادي الممتد بين الصين وبنغلاديش والهند وميانمار حيث يجري التعاون بين هذه الدول التي تتقاسم الحدود المشتركة .

كل ممر من هذه الممرات يسعى إلى تحقيق هدف أعد لأجله، إذ يعد الجسر القاري بين الصين وأوروبا الممر اللوجستي بين موانئ الصين الشرقية وأوروبا، فيما يهتم ممر الصين منغوليا روسيا بالأمن القومي وتنمية الطاقة، ويعنى الممر الصيني الباكستاني بنقل البترول، فيما يهتم الممر بين الصين وبنغلاديش وميانمار بالتبادل التجاري بين دول الآسيان[1].

فيما يتعلق بطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين يتكون من جزئين رئيسين هما:

الجزء الأول: يبدأ من موانئ الصين الجنوبية ويتجه نحو المحيط الهندي مرورا بمضيق ملقا والهند ومنها يتجه إلى الشرق بإتجاه الخليج العربي وسواحل شرق إفريقيا.

الجزء الثاني: تربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادئ.

يهدف طريق الحرير البحري الى اقامة طرق نقل فعالة بين الموانئ الرئيسية في مختلف البلدان وتطوير الممر الاقتصادي المار عبر المحيط الهندي وتوفير افضل سبل النقل التي تربط الصين مع جنوب شرقي اسيا والشرق الاوسط وافريقيا والبحر المتوسط .[2]

---

[1] شرعان ،الحزام والطريق الصيني ،26-27

[2] نفس المرجع ،28

فترتكز المبادئ الحاكمة لتطبيق المبادرة على التنسيق السياسي بين الدول وتعزيز التواصل والحوار والتجارة دون عوائق لتهيئة الظروف اللازمة للتنمية الاقتصادية. وتتضمن المبادرة ايضا نحو الف مشروع سينفذ تدريجيا، تسعى الى ربط دول اسيا وافريقيا واوروبا عبر شبكة مواصلات معقدة من الجسور والطرقات والسكك الحديدية والطائرات والبواخر ، وكذلك بناء موانئ ومطارات وانشاء مناطق تجارة حرة . الى جانب انابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الانترنيت والبنية التحتية، فقد لاقت المبادرة تجاوبا ومشاركة نشطة من نحو 70دولة مطلة على هذا الخط بما فيها دول عربية وشرق اوسطية . حيث يغطي نطاق المبادرة الصينية نحو 70 دولة في القارات الثلاث اسيا و افريقيا واوروبا، وينقسم الى ثلاث مستويات:

المناطق المركزية : تضم كل من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمس .

المناطق المحاذية : تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة تعاون شنغهاي والدول التسع الإتحاد الاقتصادي (الهند ، باكستان ، ايران، افغانستان ، منغوليا ، روسيا البيضاء، أرمينيا، أوكرانيا ومولدافيا).

المناطق التشعبية : تشمل دول غرب اسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الاوروبي ، وتمتد أيضا إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا[1]

فيما يتعلق ايضا بنطاق مبادرة طريق الحرير الجديد نجد ان منتدى مبادرة الحزام والطريق في 2017 ، قد سلط الضوءعلى بعد ثالث وهو "طريق الحرير الرقمي". وتعهد المشاركون في المنتدى في بيانهم الختامي بتقديم الدعم لخطط الابتكار للتجارة الإلكترونية والاقتصاد الرقمي والمدن الذكية ومجمعات العلوم والتكنولوجيا، وتتوافق هذه الفكرة مع الخطط التي تم الإعلان عنها مؤخراً في المملكة العربية السعودية ودولة

[1] شحرور ، مبادرة الحزام والطريق ، 3-4

الإمارات العربية المتحدة. ويتضمن مقترح "طريق الحرير المعلوماتي" إدراج القطاعات الرقمية ومنها الاتصالات والبنية التحتية للإنترنت والتجارة الإلكترونية في مبادرة الحزام والطريق.

وتضع هذه الفكرة إطاراً للورقة البيضاء لمبادرة الحزام والطريق 2015التي تدعو إلى نمو التجارة الرقمية وتوسيع شبكات الاتصالات، وتنوي شركات الاتصالات الصينية المملوكة للدولة ضخ استثمارات هائلة في البنية التحتية لأكبر شبكة محمول بتقنية الجيل الخامس في العالم على مدار العقد المقبل لتشجيع التبادل الأفضل للبيانات وتيسير الحصول على مكاسب هائلة في الإنتاجية. ومن الجانب الصيني، ذهب أحد المسؤولين بهذه الفكرة إلى مستوى أعلى حينما قال: " نستطيع أن نبني طريق حرير رقمياً؛ طريق حرير في الفضاء الإلكتروني".

ويستهدف هذا المشروع فتح أسواق جديدة للتجارة الإلكترونية أمام المنتجات الصينية، لاسيما أن هناك فرصاً كبيرة لنمو التجارة الإلكترونية في الدول المشاركة بمبادرة "الحزام والطريق"، وأن الاستثمارات الصينية في تلك الدول وتوسعها في إنشاء المشروعات القائمة على التكنولوجيا سوف تزيد من عدد مستخدمي الإنترنت بشكل سريع وكبير، كما ستلعب شركات الاتصالات الصينية خاصة "هواوي" و"زد تي إيه" دوراً محورياً في بناء شبكات الاتصالات والمعلومات في تلك الدول. ويأتي في هذا الإطار الاتفاق الذي وقعته شركة "هواوي" مع الحكومة الباكستانية عام 2017، الذي يقضي بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا، تحت مسمى "باكستان- شرق إفريقيا كابل أكسبريس"، وقد يمتد الخط شمالاً إلى مصر وجنوباً إلى جنوب إفريقيا، كما تدرس بكين بناء كابل من الألياف الضوئية يربط بين فنلندا واليابان وروسيا والنرويج عن طرق القطب الشمالي.

حيث يوضح ذلك أن الصين تعمل على كافة المسارات من الاستثمارات والعلاقات التجارية والاقتصادية إلى التجارة الإلكترونية في إطار مبادرة الحزام والطريق التي تهدف لتوطيد

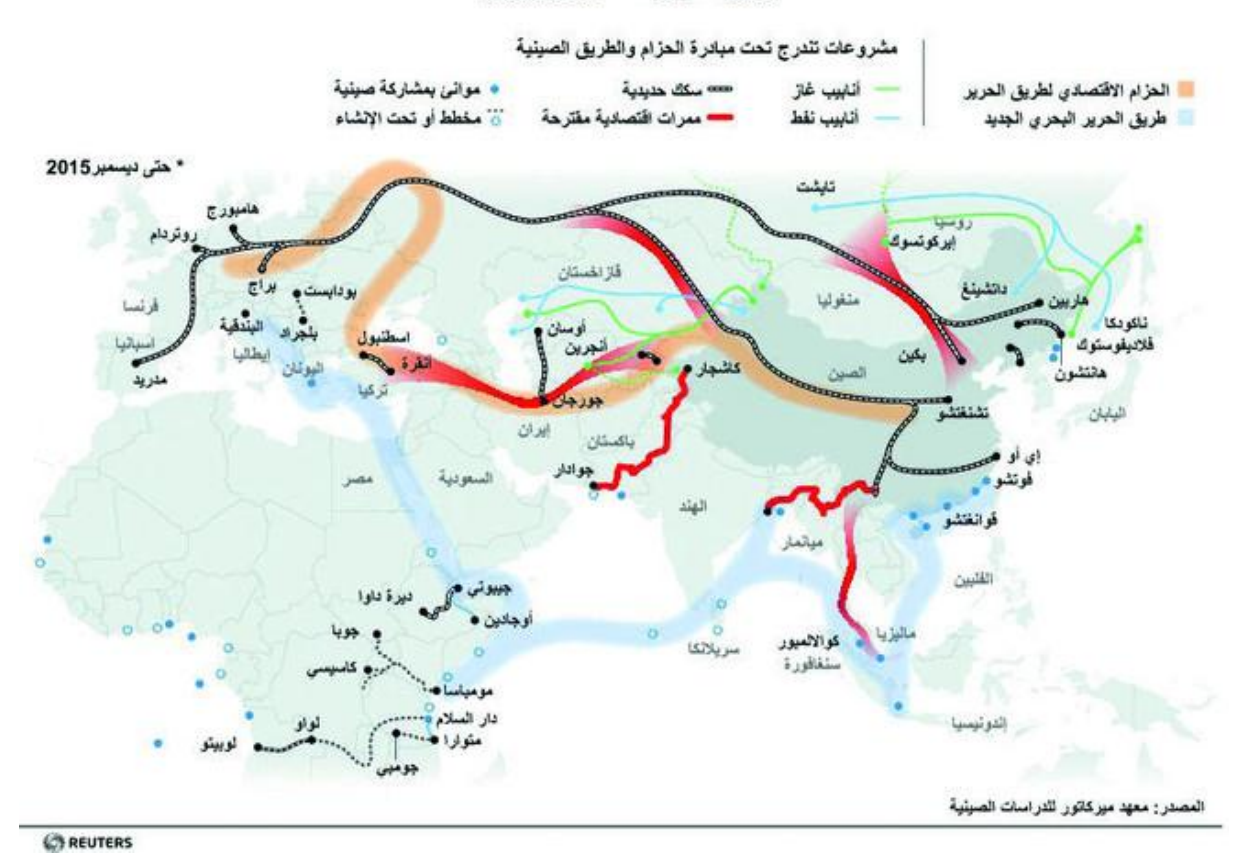
وتعزيز الروابط بين دول العالم، عبر مختلف الطرق البرية والبحرية. فالصين تسعى من خلال هذه المبادرة إلى تكوين نمط جديد للعلاقات الاقتصادية الدولية، بهدف وضع حد لهيمنة طرف واحد على مخرجات الاقتصاد الدولي، حيث تسعى الصين حسب هذه المبادرة إلى دمج كافة دول العالم في الاقتصاد الدولي، وتحقيق الاستفادة لكافة الدول من عمليات التجارة والاستثمارات على الصعيد الدولي[1].

فالخريطة الموالية توضح نطاق مبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث تبين مسار الحزام الإقتصادي وطريق الحرير البحري الجديد بالإضافة الى ما يندرج من مشاريع ضمن مشروع القرن الاقتصادي ،من انشاء انابيب الغاز والنفط وبناء السكك الحديدية ، كما يبين مفتاح الخريطة بعض الممرات الاقتصادية المقترحة وايضا بعض المخططات قيد الإنشاء.

الخريطة رقم 02: مسار مبادرة الحزام والطريق الصينية

[1] احمد حسين الخطيب، مرجع سابق، ص 6





المصدر: جريدة العرب الاقتصادية الدولية،www.aleqt.com

المطلب الثالث: المشروع ضمن رؤية إستراتيجية

الفرع الأول: الأهداف الاستراتيجية للمشروع الصيني

حاول الرئيس الصيني "شي جين بينغ " توضيح الهدف من المبادرة ودورها في خلق نطاق من التعاون الدولي في اطار ترابطي يعزز من سبل الاستقرار والتنمية بين الاطراف المتعددة ، حيث يرتكز المشروع مبدا التشاور والمشاركة في عملية صنع واتخاذ القرار لتبادل المنافع وتحقيق المصالح الوطني، داعيا الدول والشركات الى توسيع المصالح المشتركة الامر الذي سينعكس بشكل عميق على مصلحة الشعوب . وهو ما برهن عليه الامين العام للأمم المتحدة قائلا: " ان الدعائم الاساسية التي تقوم عليها المبادرة تمثل تقدم حقيقي لجميع الشعوب، حيث

تتجسد في تنسيق السياسات وتعزيز الترابط بين المؤسسات الاقتصادية والتجارية بجانب احترام سيادة وثقافات الشعوب ".

وبذكر أن إستراتيجية التعاون الصينية إستطاعت تحقيق اهدافها ،فقد تمكنت من زيادة معدلات التبادل التجاري بين الصين والدول المشاركة في المبادرة خلال الفترة الممتدة من 2013 الى 2018 حتى بلغت 6 تريليون دولار . فيما تجاوزت معدلات استثمار الصين في دول المبادرة اكثر من 90 مليار دولار، كما وفرت 82 منطقة تعاونية بنحو 800 الف فرصة عمل . وفي هذا السياق ، سعت وزارة المالية الى اصدار توجهات خاصة بتقييم التداعيات والمخاطر الناجمة في سياق تقدم المشاريع الخاصة بالمبادرة على الدول المشاركة ،واوضحت ان اعضاء المبادرة رغم مواجهتهم بعض التحديات الاقتصادية الا انهم يدعموا استمرار المبادرة والاشتراك فيها[1].

وتسعى الصين إلى تحقيق جملة من الأهداف في اطار مبادرة الحزام والطريق ، والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

1.الاستفادة من نمو التجارة العالمية: فمن المتوقع للتجارة العالمية المزيد من النمو خلال السنوات المقبلة، مدفوعة بعدة عوامل من بينها الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في العديد من مناطق العالم، لاسيما في منطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.وتسعى الصين إلى الاستفادة من هذا النمو المتوقع للتجارة العالمية من خلال ذلك من أجل تصريف منتجاتها.

تعزيز مكانة "اليوان" الصيني عالميا :تهدف الصين إلى مواصلة عملية تدويل عملتها المحلية "اليوان"، وصول إلى جعلها العملة الرئيسية للتبادل التجاري العالمي، خاصة بعدما تمكن "اليوان" في عام 2016 من الانضمام إلى "سلة حقوق السحب الخاصة" التابعة

---

[1]اية عبد العزيز ،" تحولات دبلوماسية: آفاق التعاون الدولي في إطار مبادرة الحزام والطريق " .تقارير. المركز العربي للبحوث والدراسات. آحر تحديث بتاريخ 03 ماي، 2019 ، http://www.elsiyasa-online.com

لصندوق النقد الدولي"، إلى جانب العملات الأربع المدرجة، وهي الدولار الأمريكي واليورو والين الياباني والجنيه الإسترليني، ويمثل استخدام "اليوان" في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة "الحزام والطريق" خطوة كبيرة تسعى إليها الصين من أجل تداول عملتها[1].

3. تهدف المبادرة إلى زيادة الطلب على المواد والسلع في الصين من خلال الاستثمار في مشاريع البنية التحتية في الخارج، وفي تنمية العلاقات الاقتصادية لبكين مع الدول التي تقع على طول هذا الطريق. وتهدف الخطة الصينية إلى تعزيز سلسلة الطلب العالمي، بشكل أساسي من خلال مشاريع البنى التحتية التي يتم تمويلها من خلال القروض عبر أكثر من 61 دولة مختلفة، حيث تتوقع الصين أن تبلغ قيمة تجارتها مع تلك الدول 5, 2تريليونات دولار خلال عقد من الزمن، بعد أن بلغت تريليون دولار في عام 2015.

3. ترمي مبادرة "حزام واحد، طريق واحد " أيضا إلى تشجيع إقامة بنية تحتية مالية بديلة تعتمد بشكل أكبر على العملة الصينية "اليوان " أكثر من الاعتماد على الدولار الأمريكي، كما تهدف المبادرة إلى إقامة المزيد من مناطق التجارة الحرة، ومزيد من التكامل في السياسات التجارية، وتعميق التعاون الدبلوماسي بين الدول المشاركة في المبادرة[2].

4. تلبية متطلبات التنمية الاقتصادية المتسارعة في الصين ، حيث يوفر المشروع فرصة استراتيجية لمعالجة مشكلة الفيض المتزايد في الانتاج في الصناعات الاساسية كمواد البناء والحديد والصلب وبناء السفن وغيرها. وبالتالي ينتظر ان يساعد المشروع في تحسين معدلات النمو في الصادرات الصينية ، والمحافظة على معدلات التشغيل والتخفيف من حدة الانعكاسات المرتبطة بتدني الطلي المحلي .

---

[1] صلاح، مشروع الحزام والطريق ، 3.

[2]"مبادرة "حزام واحد ،طريقواحد" التأثيرات الجيوسياسية على ايران ، " مركز الامارات للسياسات،اخر تحديث بتاريخ 27مارس ،2017، http : //www.epc.ae

5. استكشاف فرص تنموية جديدة امام اقتصاديات الدول المنخرطة في المشروع ،وامام الاقتصاد العالمي المنكشف باستمرار امام الازمات المالية كما حدث في خريف 2001، حيث جاء في البيان الختامي لقمة ومنتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي المنعقدين في بكين يومي 6.5ماي 2017،ان المشاركين يؤكدون مجددا على التزامهم المشترك ببناء اقتصاد مفتوح وضمان تجارة شاملة وحرة ، كما يسعون الى تعزيز نظام تجاري متعدد الاطراف تقوم على العالمية والالتزام بقواعد محددة والانفتاح وعدم التمييز والمساواة .

6. علاوة على ذلك يهدف المشروع . على المدى الطويل . الى توحيد منظومة معايير العمل وشهادات المنشأ وحماية الملكية الفكرية والتحكيم التجاري وحماية البيئة ، فضلا عن اقامة مشروعات التعاون في مجالات البحث العلمي والتطوير والانتاج والتسويق .

7. تسهيل وتسريع عمليات التمويل والاستثمار وتبادل العملات وتنسيق اسواق السندا، وضمن هذا الهدف يعمل المشروع على استغلال واستحداث اليات تمويل واستثمار جديدة .

8. أماعلى الصعيد غير المادي يعمل المشروع على تعزيز التبادل الثقافي والحضاري ومنح التعليم والتبادل الاكاديمي ،ووفود الشباب وترويج السياحة وحماية البيئة وغيرها وذلك على اطراف الحزام والطريق[1].

الفرع الثاني:أبعاد المشروع الصيني

يمكن تصنيف أبعاد استراتيجية الحزام والطريق الصينية الى ما هو جيوإستراتيجي وآخر جيو اقتصادي، فالبعد الجيواستراتيجي للاستراتيجية الصينية يكمن بالأساس في رغبة الصين بتعزيز الاستقرار والثقة السياسية اقليميا مع دول الجوار الشرقي والجنوبي،فضلا عن المشاكل المتأتية من الجوار الغربي، والأهم من الناحية الجيوإستراتيجية هو مسعى الصين في تغيير

[1]"الاهداف الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق" .مجلة دراسات شرق اوسطية80 (2017) : 59-60

نمط النظام الدولي الحالي، والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية الى نظام عالمي متعدد الاقطاب .

أما البعد الجيوإقتصادي فنجد الصين تسعى وعبر ديبلوماسية نشطة لتنفيذ إستراتيجية الحزام والطريق خاصة في المجال الاقتصادي، ومن ثم دفع التبادلات الإقتصادية لتصل إلى مستويات عالية فضلا عن إقامة المناطق الحرة في مختلف أنحاء العالم . إذ أشارت الاحصائيات الصينية بان الصين قد انشات 18 منطقة تجارة حرة مع 18 دولة ومنطقة،وقعت 12 اتفاقية تجارة حرة و6 اتفاقيات حرة تتفاوض بشأنها.

فيما يتعلق بمجال التبادلات التجارية فإن إستراتيجية طريق الحرير البحري لها أهمية إستراتيجية في تعزيز التبادلات التجارية خاصة مع مجموعة دول الآسيان في منطقة جنوب شرقي آسيا،منذ أن أقام الجانبين أكبر منطقة تجارة حرة عام 2010، وهذه الخطوة أدت بطبيعة الحال إلى تعاظم حجم التبادل التجاري بين الصين والآسيان.

بالنسبة للدول الأوراسية وبعض دول آسيا الوسطى فعلى سبيل المثال بلغ حجم التبادل التجاري بين صين وروسيا وكازاخستان وبيلاروسيا،95,3 مليار دولار و17,25 مليار دولار و 3,97 مليار دولار على التوالي عام 2014، لذلك تسعى الصين إلى دمج إستراتيجية "الحزام والطريق " مع الإستراتيجيات الإقتصادية للأقاليم المختلفة،ومن بينها الإستراتيجية الأوراسية التي طرحت من قبل الرئيس الروسي الحالي "فلاديمير بوتين" بداية عام 2015، وبالتالي تعزيز تشكيل فضاء إقتصادي مشترك في جميع أنحاء القارة الأوراسية في المستقبل.

فيما يخص القارة الإفريقية فلها حصة وموقع مهم في إستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية، وخاصة ضمن محطات طريق الحرير البحري يصل الى محطة شرق إفريقيا الكينية نيروبي، إذ تولي الصين أهمية كبيرة لإقتصادات الناشئة والنامية وذلك لأهميتها في تنمية الإقتصاد

الصيني. فالصين تعد الشريك التجاري الأكبر لإفريقيا، بينما أصبحت إفريقيا مصدر مهم للواردات الصينية وثاني أكبر سوق خارجية للمشروعات الصينية.

كما أن الصين تسعى لخلق قاعدة أساسية لتحويل نفوذها الى منطقة أوراسيا من خلال مشاريع وبنى تحتية على نطاق واسع عابر للأقاليم، حيث تعمل الصين على تعزيز إستثماراتها في مجال البنى التحتية لدول أوروبا الوسطى والشرقية وهذا جزء من إستراتيجية الحزام الإقتصادي لطريق الحري، الذي يهدف إلى إستثمار وبناء وتوسيع الموانئ وممرات النقل الواقعة في الأماكن الإستراتيجية باإاعتماد علة صندوق طريق الحرير والذي خصصت فيه الحكومة الصينية 40 مليار دولار لصالح توسيع البنى التحتية في تلك المنطقة للأعوام المقبلة[1].

حسب وثيقة المبادرة التي اطلقتها الصين كوثيقة وطنية في 28 مارس 2015؛هي وثيقة الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين،والتي اتفق على تسميتها اختصارا بوثيقة "الرؤية والتحرك "،فان الأبعاد الإستراتيجية للمبادرة الصينية تكمن في ما يلي:

1. التأكيد على رمزية ومرجعية طريق الحرير : حيث تراه الوثيقة تراثا حضاريا وتعبيرا تاريخيا وتقليديا لتعاون الشعوب الأوراسية منذ اكثر من 2000 سنة لتحقيق الإزدهار والنماء المشترك العابر للحدود ، وهي رسالة حضارية صينية امتدت منذ عصور الى القرن الحادي والعشرين بنفس مضامينها مع تنوع ادواتها ، ولتشمل الشعوب الاسيوية والأوروبية والإفريقية.

2. دور المتغيرات العالمية في الدفع نحو التعاون الانمائي الاقليمي والعالمي المشترك : حيث فرضت تداعيات الازمة المالية العالمية وتباطؤ النمو ومعدلات التجارة وغيرها من المتغيرات

[1] باهر مردان مضخور ،"استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين". مجلة دراسات دولية67 (2016) : 199-200-201-202-203

،محفزات ودواعي لدفع نحو التعاون المشترك وتدفق التجارة والمصالح عبر الحدود لكافة دول العالم ، وهو الامر الذي تدعو اليه المبادرة الصينية .

3. إعتبارات وأولويات التعاون في اطار المبادرة: من خلال ادراك المبادرة للتباينات بين الدول المعنية بالمشروع سواء في تباينات مستويات ومراحل التنمية او تباينات الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، حيث تركز الوثيقة في هذا الصدد على اهمية تنسيق السياسات وترابط البنى التحتية وتواصل الاعمال والاموال بين هذه الدول، وتوفير الاليات التي تدعم الثقة المتبادلة والقواسم المشتركة بينها[1].

4. التركيز على البنى التحتية: خاصة الموانئ والطرق والنقل والمواصلات، والشبكات الكهربائية وخطوط الإتصالات، بما فيها كابلات الالياف الضوئية والممرات المعلوماتية الساتلية المعتمدة على الاقمار الصناعية وغيرها.

5. الإهتمام بالإعتبارات البيئية وتغير المناخ: من خلال مراعاة التوجهات الخضراء في المشروعات والسياسات.

6. تحفيز الاستثمار والتجارة بكافة اشكالها : وما يرتبط بذلك من تسهيلات جمركية وازالة الحواجز غير الجمركية ، وتشجيع المناطق التجارية الحرة ونماذج واشكال التجارة الحديثة مثل التجارة الالكترونية .

7. تشجيع التعاون المشترك في المجالات التكنولوجية خاصة الجديدة وعلى رأسها تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الطاقة النظيفة والنانو تكنولوجي والطب والجراحة، ومنظومات البحوث والتطوير والمختبرات المشتركة وغيرها.

---

[1]نفس المرجع

8. تفعيل التعاون بين المؤسسات المالية والتمويلية وتوسيع ادوار صندوق طريق الحرير والبنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية.

9. تعزيز الأدوار المجتمعية السياسية والإنسانية بما فيها أدوار الأحزاب السياسية والبرلمانات ومنظمات المجتمع المدني وتعزيز المسؤولية الإجتماعية.

10. تعزيز التفاعلات الحضارية والانسانية العلمية والتقليدية والثقافية والرياضية : ويتصدرها توفير الصين ل 10 الاف منحة حكومية سنويا للدول المرتبطة بالمبادرة ، بخلاف التعاون في الفعاليات الاعلامية والثقافية والمهرجانات السينمائية ، والعلاقات الرياضية والسياحية وغيرها من مجالات التعاون بين شعوب المبادرة[1].

هذه النقاط تلخص مختلف الأبعاد الإستراتيجية لمبادرة طريق الحرير الجديد، حيث نلاحظ أن الصين تسعى إلى تنفيذ مشروعها الأقتصادي الذي يعد الأكبر في القرن الحادي والعشرين، فهي طرحت المشروع في سياق اقليمي عالمي شامل وهذا ما اوضحته الصين من خلال وثيقة الرؤية والتحرك وفي معظم منتديات المبادرة في معظم المحافل الاقليمية والدولية .

الفرع الثالث: أدوات تنفيذ المشروع الصيني

ترى الصين في بناء وتنفيذ استراتيجية الحزام والطريق بضرورة وجود العديد من الاليات التعاونية حيث يمكن تصنيفها كالآتي:

1. آليات التعاون الثنائي: ويقصد بها أن يتم تعزيز وتطوير العلاقات الثنائية بين الصين من جانب، ودول الإقليم الآسيوي من جانب آخر عبر تأسيس اللجان المشتركة،والمضي قدما في توقيع الإتفاقيات ومذكرات التفاهم الثنائي في المجالات السياسية والإقتصادية والتجارية والاستثمارية والمالية وغيرها.

[1] مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية والاقتصادية والسياسية على مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية،رقم 289، معهد التخطيط القومي ،2018،ص 10

2. آليات التعاون متعددة الاطراف: ويقصد بها التعاون الجماعي بين أطراف المجتمع الدولي (التعاون الصيني الاسيوي العالمي)، والإلتزام ضمن مؤسسات لها أهداف معينة وفق إجراءات وسياسات متفق عليها في ميثاق أو إتفاقية جماعية أو معاهدة، فتعزيز التعاون المتعدد الأطراف وفق الرؤية الصينية سيزيد من دفع إستراتيجية الحزام والطريق، وفي هذا السياق سيتم تصنيف آليات التعاون الصيني الآسيوي الى[1]:

أ. تعاون متعدد الأطراف (سياسيا وأمنيا وإقتصاديا): وهي التي تشمل على منظمة شنغهاي للتعاون (SCO)،ومنظمة التعاون الإقتصادي الآسيوي والباسفيك (APEC)،والمنتدى الآسيوي الأوروبي (ASEM)،وحوار التعاون الاسيوي (ACD)،ومؤتمر التفاعل وتدابير بناء الثقة في آسيا (CICA)، ومنتدى التعاون الصيني . العربي ، ومنتدى التعاون الصيني . الافريقي، والحوار الإستراتيجي بين الصين ومجلس التعاون لدول الخليج ،والتعاون الاقتصادي الاقليمي لآسيا الوسطى (CAREC).

ب . تعاون متعدد الأطراف (المالي): وهي التي تشمل رابطة البنوك لمنظمة شنغهاي للتعاون ورابطة البنوك بين الصين والاسيان،وبنك التنمية لدول البريكس وصندوق طريق الحرير وبنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية.

والجدير بالذكر أن الصين تعمل أيضا في سبيل دعم إستراتيجية "الحزام والطريق " الى إشراك البنوك الصينية الوطنية لتحسين تخطيط الأعمال التجارية خارج البلاد ومن بين هذه البنوك بنك الصين (BANK OF CHINA) وهذه الخطوة ستعزز الإستراتيجية الصينية فضلا عن تدويل العملة الصينية "اليوان"[2].

تعتبر كافة أجهزة الحزب ومؤسسات الدولة ومراكز البحث ووسائل العلم والشركات المملوكة للدولة أدوات هامة لدراسة المبادرة والترويج لها داخليا وخارجيا. ويُعتبر بنك الإستثمار الآسيوي

[1] مضخور ،استراتيجية الحزام والطريق،203

[2] نفس المرجع، 204

للبنية التحتية وبنك دول البريكس وصندوقً طريق الحرير بالاضافة إلى مساهمات الشركات الصينية وتوفير الدعم الشعبي أهم الأدوات والأذرع المالية لضمان نجاح وتمويل مشاريع المبادرة. وقد حرصت الصين بعد عام على إطلاق مبادرتها، أو بالأحرى مبادرة رئيسها، إلى إخراجها من الإطار النظري إلى التنفيذي. فبادرت في أكتوبر/تشرين الأول 2014 إلى تأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية ورصدت له 50 مليار دولار. وسرعان ما تجاوز رأس مال البنك 100 مليار دولار بعد مساهمة بعض الدول فيه بما في ذلك دول عربية. ويقدم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية وصندوق طريق الحرير وصناديق التعاون متعددة الأطراف والثنائية للمشروعات في إطار المبادرة والتي أقر منها حتى الآن نحو ألف مشروع.

وإستثمرت الصين ما يربو على 50 مليار دولار في البِّلاد المشاركة في المبادرة، وقامت شركات صينية ببناء إجمالي 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في هذه الدول. وحققت حوالي 1.1 مليار دولار من العائدات الضريبية، ووفرت 180 ألف فرصة عمل محلية.

كما إستثمرت الشركات الصينية 2,95 مليار دولار في 43 دولة على طول منطقة الحزام والطريق في الربع الأول من العام 2017فقط، أي ما يعادل 14,4في المائة من إجمالي الاستثمارات الخارجية مقارنة بتسعة في المائة في الفترة نفسها من عام 2016 .وبلغ إجمالي قروض البنك الائتماني المتعدد الأطراف أكثر من 2 مليار دولار. بينما بلغت قيمة الصفقات التجارة بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق حوالي 913 مليار دولار في عام 2016 ،أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية[1].

بشكل عام، يعتمد المشروع حاليا على أربعة مصادر رئيسية للتمويل:

. بنوك السياسة الصينية (بنك التنمية الصيني الخاضع لسيطرة وزارة المالية ،وبنك اكسيم ؛بنك اكسيم الصيني تحت السيطرة المباشرة لمجلس الدولة).

[1] شحرور ،مبادرة الحزام واالطريق ، 4

. البنوك التجارية الاربعة المملوكة للدولة الصينية (البنك الزراعي الصيني ، بنك الصين ،بنك التعمير الصيني ،البنك الصناعي والتجاري الصيني).

. المؤسسات متعددة الاطراف بما في ذلك بنك التنمية الجديد (او بنك البريكس) والبنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية .

. صندوق طريق الحرير وهو وسيلة اخرى تساعد في تمويل المشروع في صورة تمويل اسهم(تم توفيره في البداية بمبلغ 40 مليار دولار امريكي)، حيث يتم تمويل الصندوق من قبل ادارة الدولة للنقد الاجنبي وشركة الصين للاستثمار وبنك التنمية الصيني وبنك اكسيم الصيني .

بالإضافة إلى القروض تخضع بعض المشروعات لتمويل الاسهم؛ وهذا هو الحال وبشكل خاص بالنسبة لصندوق طريق الحرير، وايضا بعض الشركات الصينية الكبيرة المملوكة للدولة خاصة تلك المسؤولة تقليديا عن مشاريع البنية التحتية مثل الشركة الصينية للهندسة المدنية وشركة الصين للبترول والهندسة ولقد كان تمويل المشروعات حتى الان، بشكل رئيسي في شكل قروض وليس منح ممنوحة بشروط غير ميسرة نسبيا[1].

[1] "الحزام والطريق الصيني والعالم :اشكال متنافسة من العولمة" .الرصد الاستراتيجي18 (2019) : 23

الفصل الثاني: مشروع الحزام والطريق من منظار: نظريات العلاقات الدولية والظريات الجيوبوليتيكية

تتطلب دراسة أي ظاهرة في العلاقات الدولية العودة الى المرجعية النظرية لها، اي انه لا يمكن الخوض في دراسة اي موضوع دون الاعتماد على مرتكز نظري مفسر له، وعلى هذا الاساس قمنا بتقسيم الفصل الثاني الى مبحثين، تطرقنا في المبحث الاول الى اهم الاطر النظرية المفسرة في العلاقات الدولية التي تعكس واقع قائم على القوة والتعاون والهوية، فيما اعتمدنا في المبحث الثاني على ادراج اهم النظريات الجيوبوليتيكية التي تساعدنا على تفسير استراتيجية الحزام والطريق الصينية، حيث توضح لنا الأبعاد الجيواستراتيجية التي ترمي الصين الى تحقيقها على المستويين الاقليمي خاصة والعالمي عامة.

المبحث الأول: مشروع القرن الإقتصادي من منظار نظريات العلاقات الدولية

المطلب الأول:الطرح الواقعي: المشروع وزيادة قوة الصين

تعد الواقعية مقاربة ثابتة في العلاقات الدولية فمن بين الاسباب الرئيسية وراء كونها كذلك، هو أنها تقدم نفسها بوصفها علما عمليا جادا في السياسة الدولية، وثمة سبب اخر هو أن مبادئها واضحة وسهلة الفهم ؛ كما يبدو ان لها قوة تفسيرية ضخمة، حيث يحاجج الواقعيون بأن أي دراسة موضوعية للقضايا الدولية يجب ان تركز على علاقة القوة بين الدول. ويمكن صقل ذلك أكثر بالتحقق من أن الواقعيين يقصرون تفحصهم على دراسة قوة الدولة، فالواقعيون

يؤكدون حقيقة ان الدول تمثل اللاعبين الاساسيين او مراكز القوة في القضايا الدولية ، مما يعني ان لغة سياسة القوة تساعدنا على فهم تصرف الدولة[1].

طور العديد من الباحثين النظرية الواقعية أمثال "هانز مورغانتو" و"جورج كينان" و"فيرديريك شورمان" واخرون، حيث أكدوا على ان الدولة هي الفاعل ذات السيادة من الناحية القانونية أي لا فاعل يعلو فوق الدولة ويحد من تصرفاتها. ترتكز هذه النظرية كذلك على مفهوم القوة، فحسب تحديد "هانز مورغانتو" فانه يربط هذا المبدأ ضمن المكونات الأساسية للنظام الدولي، القوة هي مدى قدرة الدولة على إثبات وجودها في المسرح الدولي، سواء بالتأثير النسبي الذي تمارسه في علاقاتها المتبادلة ، سواء بإبراز تزايد قوتها المادية التي تمنحها القدرة على ممارسة النفوذ ، فالتفاعل الذي يتم بين هذه المكونات المادية وغير المادية هو الذي يحدد قوة الدولة[2].

يقول "مورغانتو " أن السياسة الدولية شأنها شأن اي سياسة اخرى هي صراع على القوة، والقوة هي الهدف العاجل والملح لكل السياسات الدولية بغض النظر عن الاهداف النهائية لتلك السياسات، فهي قد تكون الامن او الرفاهية او الحرية او حتى القوة نفسها، وقد تغلف هذه الاهداف النهائية بغلاف ديني او فلسفي او اقتصادي او اجتماعي ...، ولكن متى ما سعت الدول الى تحقيق مثل هذه الاهداف فانها لا تتوانى عن استخدام القوة[3].

« international politics like all politics is a struggle of power , whatever the ultimate aims of international politics , power is always the immediate aims »

---

[1] جوانيتا الياس وبيتر ستش ،اساسيات العلاقات الدولية ،تر . محيي الدين حميدي (سوريا : دار الفرقد للطباعة والنشر والتوزيع ، 2016) ،64-65

[2] حكيم فكيك ،" اثار الصعود الصيني وتغير الادوار الامريكية على النظام الدولي – فترة ما بعد الحرب الباردة – " (رسالة ماستر ، جامعة احمد بوقرة بومرداس 2015) ، 8-9

[3] سعاد واعر ، " التنظير في العلاقات الدولية بعد الحرب الباردة من 1990- 2019 " (رسالة ماستر ، جامعة الجيلاني بونعامة خميس مليانة 2018)، 21- 22

وعلى إعتبارأن القوة كثيرا ما لا تستعمل للدفاع عن الدولة أو الأمن أو المعتقدات السياسية أو عن المصالح الوطنية الاساسية للدول ،و يمكن التفريق بين ثلاث طرق لاستخدامها : الإقناع (persuasion)، الإغراء (rewards) ، الإكراه (coercion) [1].

كما افترض كل من " نيكولا ميكيافيللي " مؤلف كتاب " الامير" ، و" توماس هوبز" مؤلف كتاب " اللوياثان " ان السياسة الدولية هي صراع مستمر على السلطة لا تترتب عليه لزاما حروب علنية متواصلة ، وفي خضم حالة الفوضى السياسة المستمرة يكون المسار الحصيف امام الامير هو شحذ اكبر قدر ممكن من القوة واعمالها في حماية المصلحة الوطنية لبلاده والسعي وراءها[2].

بخصوص الصين يقول " ثيوسايديديس" بان القول بنهوض الصين قول مغلوط ، والادق ان نقول اعادة الصعود لأنه حجما وتاريخا كانت المملكة الوسطى قوة كبرى ردحا طويلا في شرق اسيا، حيث كانت الصين هي رائدة العالم فنيا واقتصاديا رغم عدم الوصول الى العالمية. لكن سرعان ما انتقلت الصين – خلال العقد الاول من الالفية الثانية – من كونها تاسع اكبر مصدر في العالم الى كونها اكبر مصدر، ذلك بعد ان ايقن الجيل الحالي من القادة الصينيين أن النمو الاقتصادي السريع هو مفتاح الاستقرار السياسي الداخلي، فالصين ترى نفسها مركز او مملكة وسطى في شرق اسيا وانها ستسعى لإعادة خلق هذا النظام ، وحتى الآن اتخذت الصين خطوات ضئيلة للقيام بدور عالمي رئيسي سواء كان دورا مهيمنا او شريكا، فالصين تهدف في المدى القريب لتحل محل الولايات المتحدة الامريكية بإعتبارها القوة المهيمنة في شرق آسيا، وفي المدى البعيد لتحدي مركز امريكا باعتبارها القوة المهيمنة في العالم [3].

---

[1] خالد معمري جندلي ، " التنظير في الدراسات الامنية لفترة ما بعد الحرب الباردة دراسة في الخطاب الامني الامريكي بعد 11 سبتمبر " (مذكرة ماجستير، جامعة باتنة 2007) ، 82- 83

[2] بول ويلكينس ، العلاقات الدولية : مقدمة قصيرة جدا ، تر. لبنى عماد تركي (مصر : مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ، 2013) ، 10

[3] جوزيف اس ناي ، مستقبل القوة ، تر. احمد عبد الحميد نافع (القاهرة : المركز القومي للترجمة ، 2015) ، 210- 212- 216

يؤكد " مورغانتو " أيضا في كتابه " السياسات بين الأمم " على نظرية كلية للعلاقات الدولية مفادها ان الدولة في سياستها الخارجية تبحث عن احد الخيارات الاتية:

1. الكفاح من اجل القوة: ويكون ذلك بدعم الوضع الراهن.

2. من اجل زيادة القوة: ويكون ذلك بتوسيع قوتها فيما يسميه "مورغانتو" (بالإمبريالية) .

3. من اجل اظهار القوة: وذلك لكسب نفوذ تستخدمه في تحقيق اهدافها[1].

عند إسقاط أحد هذه الخيارات على الإستراتيجية الصينية الجديدة – إستراتيجية الحزام والطريق– نجدها تلازم وبدرجة كبيرة الخيار الثاني ألا وهو العمل على زيادة القوة الصينية ، حيث يمكن فهم مبادرة الحزام والطريق ليست فقط باعتبارها مبادرة لتعزيز قدرة الصين على إستثمار فوائضها المالية الضخمة ، وتعزيز قدرتها على الدخول الى الاسواق، ونفوذها الاقتصادي على طول الطريق التي يتم تطويرها في اطار تلك المبادرة. إذ يبدو للمبادرة إنعكاس آخر مهم ألا وهو تعزيز انتشار القوة في المناطق التي يستهدفها التمدد الصيني، بما يتيح مستقبلا بناء شراكات لتنظيم التفاعلات الاقليمية وما وراء الاقليمية، بعيدا عن هيمنة اي طرف دولي منافس للصين ، وبعبارة اخرى يبدو ان الصين تحاول تقويض قدرات الهيمنة الامريكية من جهة ، ومن جهة ثانية تحاول تأسيس نمط امبراطوري توسعي جديد يقوم على تعزيز نفوذها وهيمنتها عبر آليات التشارك الاقتصادي والتنموي ،مؤكدة ان تمددها الاقتصادي سيتم عبر بوابة الدولة وليس بالتعارض معها[2].

المطلب الثاني: الطرح الليبرالي المؤسساتي: تطوير الصين لأليات التعاون الدولي

تعد الليبرالية الجديدة شكل من أشكال النظرية الليبرالية في العلاقات الدولية، تركز على الدور الذي تقوم به المؤسسات الدولية في الحصول على مخرجات جماعية دولية، كما ينصب

[1] علي زياد العلي ، المرتكزات النظرية في السياسة الدولية (مصر: دار الفجر للنشر والتوزيع ،2017) ،205

[2] احمد زرقين ، "مبادرة الحزام والطريق : قراءة استراتيجية ،"مجلة قضايا اسيوية العدد 3 (2020) : 77

الاهتمام المركزي لليبرالية الجديدة في كيفية تحقيق التعاون فيما بين الدول والجهات الاخرى الفاعلة في النظام الدولي، ويظهر التعاون الدولي عندما تعدل الدول سلوكها ليلائم التفضيلات الفعلية او المتوقعة للدول الاخرى ، بحيث ان السياسات التي تتبعها فعليا احدى الحكومات، تعتبر من جانب شركائها انها تساعد على تحقيق الغايات الخاصة بهم .

ومن أجل أن تتفحص النيوليبرالية التعاون الدولي، فإنها تتفق مع منظور يتمركز حول الدولة وهو المنظور الذي تجسده الواقعية البنيوية ، من منطلق ان الدول تعامل على انها جهات فاعلة وحدوية وعقلانية تعظم المنفعة وتسيطر على الشؤون العالمية . مع ذلك تبقى النيوليبرالية مبنية على افتراضات ليبرالية اساسية تفترض امكانية تحقيق الفوائد من خلال ابتكار تدابير مؤسسية اكثر فعالية ، كما تجادل بان هيكل – بنية – المؤسسات الدولية او تصميمها يؤدي دورا مهاما في تحديد مدى امكانية تحقيق الاهداف الجماعية ، مما يخفف وبشكل كبير من التأثير السلبي للفوضى على الاعمال الجماعية الدولية[1].

فشهد المذهب الليبرالي المؤسسي تطورا شاملا في النظرية الليبرالية منذ ثمانينيات القرن العشرين في المرحلة المعاصرة ، بتركيزها على ضرورة وجود المؤسسات الدولية التي تساعد على ادارة السياسة الدولية سلميا في جميع المجالات التي تتطلب التعاون ،حيث عرف هذا التطور باسم المذهب المؤسسي الليبرالي الجديد Neo-liberalinstitutionalism ، ويطلق عليه البعض احيانا الليبرالية الجديدة Neoliberalism ،ونجد من ابرز مفكريها "روبرت كيوهان " وجوزيف ناي " [2].

حيث يطرح " روبرت جيرفس " Robert Jervis ، هذا التفكير الليبرالي بشكل تكون فيه فعالية المؤسسات الدولية ذات اثر فعال على التعاون الدولي فهو يرى " ان التعاون سيكون

[1] تيم دان وميليا كوركي وستيف سميث ، نظريات العلاقات الدولية : التخصص والتنوع ، تر.ديما الخضرا(د.ب.ن:المركز العربي للابحاث ودراسة السياسات ،2016)، 295-296-297

[2] هاني رمضان طالب ، مفهوم الحكومة العالمية في النظرية الليبرالية للعلاقات الدولية (المانيا : المركز الديموقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، 2020)، 93

اكثر شمولية كلما كانت المؤسسات الدولية اكثر فعالية ". ترتبط ايضا الليبرالية المؤسسية الجديدة بنظام دولي يتوفر فيه شرطين رئيسين:

1. يجب أن يكون بين الفاعلين من الدول وغيرها مصالح متبادلة يرجى الحصول عليها نتيجة لعملية التعاون .

2. أن يكون التغيير في درجة المأسسة Institutionalization ، يمارس تأثيرا قويا في سلوك الدول[1].

أما الإعتماد المتبادل أو ما يسمى نظرية الإعتماد المتبادل المركب حسب تعبير "روبرت كيوهان" يعود اساسا الى تفاعل عدة عوامل اصبحت تميز الحياة الدولية منذ منتصف الالفية الثانية خاصة التحول الاقتصادي ، تطور عالم الشبكات ، الاستقلالية المتزايدة للفاعلين عبر الدوليين وتنامي الاهتمام بالايكولوجيا ...، فالتعددية ترتكز على القنوات المتعددة التي تربط المجتمعات بما فيها " بين –الدولية " "عبر الحكومية " و"عبر الوطنية"لإقامة شبكة علاقات تعاونية بإمكانها ان تكون قاعدة لضمان السلم الدولي على اساس الديموقراطية الليبرالية وفي اطار متعدد الاطراف .[2]

إن تبني الصين لأفكار النظرية النيوليبرالية يظهر في كون العمق الاستراتيجي الصيني اصبح يمتد الى امتداد مصالحها الاقتصادية والتجارية، حيث ان التصرف كدولة كبرى على المستوى التعامل الخارجي، جعلها تعتمد مقاربة مختلفة تتلاءم في نفس الوقت مع طبيعة قوتها الاقتصادية هذه المقاربة تركز على ثلاث مفاهيم مترابطة : السلام والتنمية والتعاون . فتبني هذه المفاهيم الثلاث تطلب من الصين عدة عوامل اساسية اهمها:

---

[1] تارا طه عثمان ، النظرية الليبرالية والعلاقات الدولية (السليمانية : مركز كردستان للدراسات الاستراتيجية ، 2013) ، 32

[2] امال محمد عبد الرحمان عوض ،" النظرية الواقعية والنظرية الليبرالية في العلاقات الدولية : دراسة مقارنة " (رسالة ماجستير ، جامعة الازهر غزة ،2016) ، 90

1. التعاون والتنمية أمر تقرره طبيعة الصين الاشتراكية فكما تبنى السياسة الداخلية على مبادئ التعاون والحظوظ والفرص، تبنت الصين سياسة خارجية تؤمن بالتعاون من اجل تعزيز متطلبات التنمية والتعاون.

2. حسن الجوار والتعاون تعتبر ركائز اساسية للثقافة الصينية التقليدية .

3. في ظل تزايد مطرد للاعتماد المتبادل تاكد صناع القرار في الصين ان النهج الاقتصادي في تسيير العلاقات الدولية اسهل واهم في تحقيق المصالح والتوسع العمودي على المستوى الاقتصادي والتوسع الافقي على المستوى الايديولوجي والسياسي .

4. تبني الصين لمفهوم النظام الدولي العادل، الذي تكافئ فيه فرص التبادل والتعاون الاقتصادي، والذي لن يتحقق إلا باقامة نظام دولي جديد مبني على اسس دمقرطة العلاقات الدولية.

5. دعوة الصين الى تبني اجراءات بناء الثقة المتبادلة – سواء على المستوى الاقليمي او الدولي – ،لانها تعد اساس هام لتبادل المنافع والتعاون بين الدول[1].

طرحت الصين ضرورة " رفع مستوى الاقتصاد الصيني المنفتح " منذ إنعقاد المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني في 2012؛ حيث دعت الى ضرورة توسيع التعاون وتعزيز التواصل مع دول الجوار، والتخطيط الشامل للتعاون الثنائي ومتعدد الاطراف والتعاون على المستويين الاقليمي ودون الاقليمي . ثم طرحت الصين ايضا ضرورة الاسراع في بناء وسائل للتواصل مع البنية التحتية للدول والمناطق المجاورة ، ودفع بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري . كما دعت في مؤتمر العمل الاقتصادي للجنة المركزية

[1] نسيمة طويل ،" الدبلوماسية الاقتصادية الصينية : اساليب التغلغل الناعم ،" مجلة العلوم الانسانية العدد 46(2017 625:(

للحزب الشيوعي 2014 الى ضرورة صياغة خطة استراتيجية ، وتطبيق استراتيجية الحزام والطريق[1].

فمن ضمن الآليات والأسس التي تهدف الصين من خلالها الى توسيع نطاق مبادرة الحزام والطريق البنى المؤسساتية الصينية والاقليمية والدولية وتسخيرها لخدمة المبادرة ،والتي تتمثل في اشراك مجموعة من التكتلات والمنظمات والمؤسسات المالية لتفعيل دورها في تسيير المبادرة ونذكر منها :

_ رابطة جنوب شرق آسيا « ASEAN ».

_ منظمة شنغهاي للتعاون " الصين وروسيا و دول اسيا الوسطى ".

_ منظمة مؤتمر التفاعل وبناء الثقة في اسيا « CICA » واعتبرتها الصين منصة للحوار .

_ البنك الآسيوي للاستثمار « AIIB ».

_ بنك التنمية الجديد مع مجموعة البريكس وتشمل البرازيل وروسيا والهند وجنوب افريقيا .

_ الاتحاد التجاري لطريق الحرير.

_ صندوق طريق الحرير حيث تساهم كبريات المؤسسات الصينية فيه كأدوات لتسريع نجاح المبادرة[2].

المطلب الثالث: الطرح البنائي: المشروع وإنتشار الهوية الصينية

---

[1] جانغ يون لينغ ، الحزام والطريق : تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21 ،تر . اية محمد الغازي (الجيزة : دار صفصافة للنشر والتوزيع ،2017)، 436

[2] وفاء كاظم عباس الشمري ،"الحزام والطريق : تحليل في الجيوبولتيكس ،"مجلة الجامعة العراقية العدد 44(د.س . ن) : 309

تعود جذور البنائية الى كتاب " نيكولاس اونوف " (NicholasOnuf) " عالم من صنعنا " "world of ourMaking " الذي استعمل فيه لاول مرة مصطلح البنائية: "Constructivism"، ومنتقدا فيه افكار وفرضيات وقعية والنز الجديدة. أما الانطلاقة الفعلية كانت بفضل " الكسندر واندت " (Alexender Wendt) الملقب باب البنائية عام 1992 في اطار النظرية النقدية الاجتماعية كرد فعل على كل من الواقعية والليبرالية،ومنطلق " واندت " انه لا يطرح نظرية " Theory" وانما مقاربة " Approache" تقوم على الافتراضات التالية:

_ الدول هي الوحدات الاساسية للتحليل .

_ البنى الأساسية للنظام القائم على الدول مبنية بشكل تذاتاني(Intersubjective).

_ هويات ومصالح الدول تتشكل في اطار نسق مترابط بفعل البنى الاجتماعية داخل النظام.

حيث تركز البنائية على عنصر الهوية " Identity" – الذي أهملته جميع النظريات التفسيرية – إذ تعتبر الهوية مسالة جوهرية في عالم مابعد الحرب الباردة ، وتؤكد على كيفية تعامل الهويات مع الطريقة التي تستوعبها الوحدات السياسية (الدول) وتستجيب لمطالبها ومؤسساتها وعلى هذا الأساس فالهوية تولد وتصقل المصالح، كما تعتبر هذه المقاربة أن العوامل الثقافية تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر على الهوية ،وان المصالح القومية تنبع من بناء خالص لهوية الذات مقابل هوية الاخر[1].

فيعد مفهوم " الهوية " "Identity" من المفاهيم المهممة لدى البنائيين ليس فقط لانها تساعد على تحديد المصلحة للفاعل، لكنها مهمة ايضا لصناعة السياسة العامة للدولة . اذ يفترض

[1] عمار بالة ،"المقاربات التكوينية لمفهوم الامن من المقترب البنائي الى مابعد الحداثة ،" مجلة الحقوق والعلوم السياسية العدد09(2018) : 79.78

البنائيون ان الهوية تمنح او تحدد للفاعل دورا في العلاقات الدولية ؛ وبذلك سيتصرف الفاعل دوما بما يراه ملائما وهذا الدور[1].

بالإضافة إلى أن " واندت" قد شرح عملية بناء الهوية من خلال تاسيس فهم أن الدول هي جهات فاعلة إجتماعية، تتفاعل بإستمرار مع بعضها البعض ومع البيئات الاجتماعية المحلية والدولية على حد سواء . ففي عملية التفاعلات تحتاج الدول الى تفسير نفسها بعيدا مما ينتج عنه معنى للجهات الفاعلةالاخرى ، حيث تبني اجتماعيا هوياتها الحكومية وبذلك تنتج واقعا اجتماعيا، وتوجد في هذا الواقع اعتبارات وجودية تبرر وجودهم وقراراتهم وتصرفاتهم في السياسة الخارجية [2].

و بخصوص الصين، نجدها قد أدركت بأن القوة الناعمة لا تتشكل إلا بدعائم أساسية وهي الثقافة والقيم السياسية والسياسة الخارجية، واهمية هذه العناصر في خدمة مكانة الصين على الصعيدين الإقليمي والدولي، حيث افرزت سياسة الانفتاح زيادة الاهتمام بالثقافة الصينية فهو الاهتمام الذي سعى قادة الصين الى استغلاله ، عبر وضع مخطط لنشر اللغة والثقافة الصينية عبر العالم، وذلك بفتح عدد كبير من المعاهد الكونفوشيوسية لتعليم اللغة الصينية في العالم . فقد ايقن القادة الصينيون اهمية اللغة في مضاعفة الجاذبية الثقافية ، حتى وصل عدد الطلاب الاجانب الذين يدرسون اللغة الصينية الى نحو 200 مليون طالب[3].

وفي 25 افريل 2015 ذكرت وزارة الثقافة والسياحة الصينية ان التعاون الثقافي والسياحي يزداد بين الصين والدول المشاركة في المبادرة ، وتم توقيع 108 وثيقة بين الصين والدول المعنية بالمبادرة في الفترة الممتدة من 2013 الى 2018 ، بما في ذلك التعاون الثنائي في

[1]خالد المصري ،" النظرية البنائية في العلاقات الدولية ،" مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية العدد 30 (2014) : 306

[2]Sabina Carli , State Identities and Language : one Belt – one Road China’s Ideational March (Brussels : University of Kent , (2016), 7

[3]توفيق حكيمي ،" موقع الصين المستقبلي في النظام الدولي ،" مجلة المفكر العدد 12(د.س.ن) : 397

مجالي الثقافة والسياحة ، بالاضافة الى وضع اليات لتعزيز التعاون الثقافي والسياحي بين الصين ودول جنوب شرق آسيا (الآسيان) وبين الصين ودول وسط وشرق اوروبا ، ايضا بين الصين وروسيا ومنغوليا . كما تعمق التعاون الدولي بين المنظمات الثقافية قي دول الحزام والطريق على نحو أكبر وهمو ما أدى الى انشاء تحالفات طريق الحرير من مسارح ومتاحف ومهرجانات فنية ومكتبات ، وسط مشاركة 319 منظمة اجنبية من 88 دولة ومنطقة حتى افريل 2019[1].

لهذا الصين تعمل بشكل مستمر على نشر ثقافتها عبر دول الحزام والطريق من خلال دعم آليات التبادل الثقافي بين الطرفين، مما يسمح للغة والثقافة الصينية بالتغلغل في هاته المناطق ما يتيح للصين فرصة لبسط هيمنتها ليس فقط اقتصاديا وسياسيا بل تجاوزت ذلك الى الجانب الثقافي . فهوية الصين كقوة فاعلة في النظام الدولي راجع الى قوتها الاقتصادية والعسكرية المتنامية، بالإضافة الى الثقافة الكونفوشيوسية التي تميز الثقافة الاستراتيجية الصينية.

المبحث الثاني : مشروع الحزام والطريق ضمن ادبيات العلاقات الدولية

المطلب الاول : نظرية ماكيندر : الجسر البري العالمي

تتلخص نظرية قلب العالم " Heart Land" بان قارات العالم يسكنها 90 بالمئة من السكان باقي العالم يسكنه 10 بالمئة منهم ، حيث اطلق " ماكيندر " اسم جزيرة العالم على قارات العالم الثلاث ومن وجهة نظره من يسيطر على جزيرة العالم يستلم السيطرة على العالم.

وقسم " ماكيندر " جزيرة العالم عام 1904 الى اقسام على النحو التالي :

منطقة الارتكاز : وهي القسم الاوسط من جزيرة العالم وتمتد مساحتها من نهر الفولغا غرب روسيا الى شرق سيبيريا من المحيط المتجمد الشمالي الى هضاب ايران وافغانستان (اسيا

---

[1] " نمو التعاون الثقافي بين الصين والدول المشاركة في الحزام والطريق ،" اطلع عليه بتاريخ 11 سبتمبر، 2020 ، http://arabic .news .cn

الوسطى) .المناطق الشمالية والوسطى والغربية تكون سهل كبير لا يقطعه سوى جبال الاورال ، وتمثل منطقة الاطار Rimland المحيطة بقلب العالم .وفي عام 1919 اعلن " ماكيندر" ان :

_ من يحكم شرق اوروبا يسيطر على قلب العالم ،ومن يحكم قلب العالم يسيطر على جزيرة العالم، و من يحكم جزيرة العالم يسيطر على العالم باسره .

اما في عام 1943 اعاد " ماكيندر" صياغة و بلورة افكاره بتوسيع رقعة جزيرة العالم ، ولكن بقيت منطقة اوراسيا الجزء الاساس في قلب العالم وفق مفهوم " ماكيندر"[1].

اعتبر " ماكيندر " أن أرض قلب العالم مرتبة على شكل ثلاث نطاقات :

. النطاق الأول: فيه مساحة كبيرة من الاحواض النهرية الداخلية او المتجهة صوب القطب الشمالي في أوراسيا، وتلك هي المنطقة الممتدة من نهر فولغا إلى سيبيريا الشرقية في الشرق، ومن جبال هيمالايا في الجنوب الى منطقة القطب الشمالي في الجنوب أشار "ماكيندر " أن الملامح المميزة لقلب العالم انها منطقة محاطة من ثلاث جهات بجبال ويحيطها المحيط المتجمد في الجهة الرابعة ، مما جعلها حصنا طبيعيا من الصعب الوصول اليه وبالتالي فهو مكان أمن .

. النطاق الثاني: الهلال الداخلي inter– crescent الذي يحيط بقلب العالم ويتضمن اوروبا غرب الاورال، وجنوب غرب اسيا خارج الاراضي الايرانية والهند وجنوب شرق اسيا ومعظم الصين .

[1] دريد العيسى ، " صراع النفوذ الروسي– الامريكي على منطقة اسيا الوسطى – قزوين ،"مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية العدد 01 (2017) ، 152

. النطاق الثالث :الذي أطلق عليه الهلال الخارجي، ويضم قارتي امريكا الشمالية والجنوبية واستراليا وافريقيا وجنوب الصحراء الكبرى وبريطانيا واليابان .

كذلك أكد " ماكيندر " ان منطقة قلب الارض تغطي مساحة 3309 ملين كلم مربع، وأوضح أن من يتحكم في منطقة جزيرة العالم فإنه يتحكم في ثلثي مساحة العالم وسبعة اثمان سكانه .

فمن خلال هذه النظرية نرى بأن " ماكيندر "نظر الى العالم نظرة كوكبية، حيث وجد ان قارات العالم القديم الثلاث تمثل جزيرة العالم World Island فمن يستطيع ان يسيطر على جزيرة العالم سيسود العالم[1].

كما يرى " ماكيندر" ان الجزء الداخلي من اوراسيا هو مركز العالم سياسيا، و قد حذر من حكم اكبر كتلة ارضية في العالم يكمن ان يعطي الاسس التي تبنى عليها السيطرة العالمية، حيث شعر " ماكيندر " ان بإمكان القوة التي تحكم قلب العالم – سواء كانت روسيا او ألمانيا او الصين – ان تنافس بنجاح القوى البحرية وان تتغلب عليها، وبعد مرور 11 سنة على أقوال " ماكيندر " حتى أكد " فيرجريف جيمس " في كتابه " الجغرافيا والسيطرة العالمية " بقوة ان الصين في موقع ممتاز للسيطرة على داخلية أوراسيا[2].

فالصين تهدف من خلال مبادرة الحزام والطريق الى تعزيز وجودها في منطقة اوراسيا، فضلا عن تعزيز نفوذها الاقليمي والعالمي لمحاولة التغيير في بنية النظام الدولي الحالي ، حيث ترمي المبادرة الى تقوية الوجود الصيني في منطقة اوراسيا ذات الاهمية الجيواستراتيجية – حسب نظرية ماكيندر " قب الارض" – ، الذي يرى ان قلب الارض هو منطقة اوراسيا لانها

---

[1] عبد الرزاق بوزيدي ،" التنافس الامريكي الروسي في منطقة الشرق الاوسط : دراسة حالة الازمة السورية 2010-2014 "(شهادة ماجستير ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2014)، 31-32

[2] محمد رياض،الاصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا (القاهرة :مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ،2014)،62

تتمتع بحماية طبيعية في مختلف الجهات ضد الخطر الخارجي ، فضلا عن مساحاتها الكبيرة وامكانياتها الاقتصادية الضخمة المتمثلة في المواد الطبيعية فاطلق عليها "ماكيندر" تسمية "قلب الارض" ، فهي تمثل للصين عمقا استراتيجيا تستثمر مشاريعها الطامحة في الحصول عليها اذ توفر لها قوة إقتصادية وجغرافية فضلا عن الحماية الامنية[1].

المطلب الثاني : نظرية ماهان : التوسع البحري

يعد " الفرد ماهان " (A.T.Mahan) أحد أقدم الجيوبولتكيين المحدثين الذي نال شهرة واسعة كمؤرخ واستراتيجي بحري ممتاز، حيث تعرض في دراساته للموقع الجغرافي واثره في نمو السيطرة البحرية ، فهو حينما يكتب عن القوة البحرية فانه يعني القوة العسكرية التي يمكن نقلها بالبحر الى المكان المطلوب، ومن ثم فان التحكم في البحار يعني لديه التحكم في القواعد البرية التي تتميز بالمواقع الإستراتيجية المتحكمة في النقل البحري والقواعد البحرية، التي تحميها اشكال السواحل من جهة وعمق خلفيتها الارضية من جهة ثانية .

فأصبحت كتابات " ماهان " عن السيطرة البحرية مهمة وذات طابع جغرافي حينما عندما يتناول العالم كله في نظرة استراتيجية ، وقد اعرب عن ذلك الاتجاه الجغرافي الجيوبوليتيكي لأول مرة في كتابه " مشكلات اسيا " عام 1900 [2]. وبهذا لا يمكن رصد افكار "ماهان " فيما يتعلق بالاستراتيجية العالمية من كتاب واحد او مقالة واحدة، وانما يمكن الحصول عليها وتجميعها من كتاباته المتعددة فتعد ثلاثيته الشهيرة اكبر اسهاماته العلمية وهي :

"أثر القوة البحرية على التاريخ" "The Influence of Sea Power on History" ، و"أثر القوة البحرية على الثورة والامبراطورية الفرنسية "، وكان كتابه الثالث عن حياة "تلسون " " "The Life of Nilson" . حيث تشترك كتاباته في محور واحد وهو إبراز أن الشرط الأساسي

---

[1] عدنان خلف وهند زياد نافع ،" مبادرة الحزام والطريق : الاهداف والتحديات ،" مجلة العراقية العدد 19 (2020) : 157

[2] محمد رياض ، الاصول العامة في الجغرافيا السياسية و الجيوبوليتيكا (القاهرة : مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ، 2014) ، 76-77

للقوة العالمية هو التحكم في البحر، لأن " ماهان " يرى ان البحر هو الطريق أو المعبر العظيم بين الدول خاصة في عالم تسود فيه التجارة العالمية ، فان الموقع البحري المناسب اعطى ميزة سياسية اقتصادية بعيدة المدى [1].

كما يقر "ماهان " أن التجارة هي الأداة الاولى للسياسة وعلى الاعمال العسكرية ان تقتصر على تامين الشروط الافضل لإقامة الحضارة التجارية الكونية ، حيث يرى ان تحليل موقف الدولة ووضعها الجيوبوليتيكي يجب أن يتم على اساس بنود ستة :

1. الموقع الجغرافي للدولة ؛ مدى انفتاحها على البحار مع امكانية اجراء الاتصالات البحرية مع الدول الاخرى والقدرة على بسط السيطرة على المناطق الهامة ستراتيجيا .

2. الهيئة الفيزيائية للدولة؛ اي هيئة الشطآن البحرية واعداد الموانئ المتوضعة عليها فبهذا يرتبط ازدهار التجارة الاستراتيجية الدفاعية .

3. إمتداد مساحة الاراضي؛ وهي تعادل امتداد الخط الساحلي .

4. العدد الإحصائي للسكان؛وذلك لتقييم قدرة الدولة على بناء السفن وخدمتها .

5. الطابع القومي ؛ أي مقدرة الشعب على العمل بالتجارة ، اذ ان القوة البحرية تعتمد التجارة السلمية والواسعة .

6. الطابع السياسي للإدارة؛ وبه ترتبط اعادة توجيه افضل المصادر الطبيعية والبشرية نحو انشاء القوة البحرية القادرة .

فمفهوم القدرة البحرية يعتمد في نظر "ماهان " على حرية التجارة البحرية ، اما الاسطول البحري – الحربي فلا دور له سوى ضمان تحقيق هذه التجارة . ايضا يعتبر "ماهان " القوة

[1] فايز محمد العيسوي ، الجغرافيا السياسية المعاصرة (الاسكندرية : دار الجامعة المعرفية ، د.س.ن) ، 301

البحرية نوعا خاصا من الحضارة ، الحضارة الاسمى والاكثر فعالية فهي اذن المهيأة لسيادة العالمية[1].

ومن هذا المنظار فالصين تطل على عدد من البحار مثل بحر الصين الجنوبي والبحر الاصفر وبحر الصين الشرقي وجميعها بحار ذات اهمية إستراتيجية، وذات خصائص مؤثرة في امن الطاقة الصيني بفضل ما تختزنه من احتياطيات نفطية وغازية من جهة ، وبسبب كون مياهها جزءا من الطرق البحرية التي تمر عبرها امدادات النفط الصينية القادمة من افريقيا والشرق الاوسط شرقا ومن امريكا اللاتينية والشمالية والكاربي غربا ، وهي ايضا بحار ذات اهمية حيوية في طرق نقل السلع الصينية المصدرة للخارج والقادمة منه، ومحل انتشار القوات البحرية الصينية وقوات دول مجموعة الآسيان،ناهيك عن القوات البحرية الامريكية واسطولها في المحيط الهادي الذي يمثل اكبر هواجس الصين الاستراتيجية في منطقة اسيا المحيط الهادي[2].

وبالحديث عن مشروع الحزام والطريق الصيني نجد انه من بين الاهداف الجيو استراتيجية لهذا المشروع هو هيمنة الصين على المضائق والممرات البحرية، حتى تضمن تدفق المواد الاولية كالنفط والمعادن وايجاد منابع دائمة لاستمرار مسيرة نموها ، ومن اهم هذه الممرات مضيق ملقا الذي يربط المحيطين الهادي والهندي ، حيث وقعت الصين مع ماليزيا معاهدات واتفاقيات لاقامة مدينة صينية كاملة به على الحدود مع سنغافورة تسمى " مدينة الغابة " باربع جزر اصطناعية بتكلفة 100 مليار دولار[3].

---

[1] الكسندر دوغين ، اسس الجيوبولتيكا : مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي ،تر. عماد حاتم (لبنان : دار الكتاب الجديد المتحدة ، 2004) ، 98

[2] عبد القادر دندن ،" مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الاستراتيجية الصينية تجاه اسيا المحيط الهادي ،"مجلة قضايا اسيوية العدد01 (2019) ، 4

[3] عبلة مزوزي ومحمد بلعيشة ، محررا. الثقل الاسيوي في السياسة الدولية : محددات القوة الاسيوية .برلين : المركز الديموقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، 2018، 176

بالإضافة الى مضيقي " لومبوك " التابع لاندونيسيا والذي تمر به السفن التجارية الصينية التي تنقل السلع والنفط ، وتتوزع خياراتها فيما بعد بين مضيقي " كاريماتا " وبحر " ناتونا " الموصولين ببحر الصين الجنوبي او مضيق" مكاسر" وبحر " سوالويزي ". وكانت الصين قد اقترحت مشاريع لتطوير البنية التحتية بهذا الطريق وتوفير الخدمات اللوجستية لمنافسة مضيق ملقا، بالتعاون مع الشركات الصينية وهناك اخبار عن وجود خطط صينية لانشاء سبع مدن ساحلية في عدة مواقع مهمة في اندونيسيا. كما يشمل مشروع الحزام والطريق ممرا بحريا مهما ايضا هو مضيق " باب المندب" الذي تمر منه 77 بالمئة من التجارة العالمية، وما لا يقل عن 4 ملايين برميل نفط يوميا . وتمول المصاريف الصينية 14 مشروعا في البنية التحتية في اندونيسيا بتكلفة 14،4 مليار دولار ، من بينها انشاء 6 موانئ لإستقبال الحاويات القادمة من الصين . يتعزز الوجود الصيني في المضيق من خلال القاعدة العسكرية في جيبوتي التي تم افتتاحها في اوت 2017 لتكون بذلك بوابة لبسط الهيمنة على القرن الإفريقي، كما بدأت الصين في تهيئة الطريق البحري الى المحيط المتجمد الشمالي في تجربة استخدام الطريق البحري الذي يمر به ، عبر مضيق " بيرينغ " الذي يربط المحيط الهادئ(أسيا) بشمال امريكا. حيث لم يكن من الممكن استخدام هذه المعابر بحريا من قبل، وبعد الاحتباس الحراري الذي ادى الى ذوبان الجليد اصبح من السهل الوصول اليها وامكانية اكتشاف واستخراج النفط والثروات المعدنية[1].

[1]نفس المرجع ، 177

الفصل الثالث : الرهانات الإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق الصيني

بعد طرح الحكومة الصينية لمبادرة الحزام والطريق التي ترمي إلى بناء منصة جديدة للتعاون الدولي في مختلف المجالات ، هذا ما اثار النقاش والتساؤل في العديد من الأوساط الأكاديمية في أنحاء العالم ، لمعرفة طبيعة المشروع ، فرص نجاحه وما إذا كان يحمل نوع من التهديد لمصالح بعض الدول مثل الو م ا وروسيا ....، وايضا بعض التكتلات الاقليمية خاصة الاتحاد الاوروبي . فالاستراتيجية الصينية وضعت امام دول العالم خيارات : اما التاييد او الرفض، واما المشاركة او المنافسة ، لهذا عملية تنفيذ المشروع مثلما تحمل امكانية نجاح الاستراتيجية الصينية ، ايضا تحمل تحديات تعيق عملية انجاح هذا المشروع .

وهكذا فإن الفصل الثالث من الدراسة سيرتكز على معرفة الرهانات الاستراتيجية التي يحملها مشروع طريق الحرير الصيني ، حيث قمنا بتقسيم الفصل الى مبحثين . تطرقت في المبحث الاول الى اهم ردود الفعل الاقليمية والدولية التي شهدتها الاستراتيجية الصينية منذ طرحها ، وصولا الى معرفة بعض المشاريع التي تنافس فكرة طريق الحرير الجديد . اما في المبحث الثاني فتناولنا مسالة التوقعات الممكنة من مشروع القرن الاقتصادي ؛ اي ما يحمله المشروع من فرص نجاح على المستويين الاقليمي والدولي، مع ضرورة تحديد بعض المشاكل والتحديات التي تواجه عملية إنجاح المشروع الصيني .

المبحث الأول: مشروع طريق الحرير الجديد: المواقف والمشاريع المنافسة

يحظى مشروع طريق الحرير الجديد باهمية كبيرة في المجال الأكاديمي من خلال التحليل والتفسير لمختلف جوانب المبادرة الصينية، لا سيما المواقف التي شهدها المشروع وما ترتب عنها من وضع خطط وبناء مشاريع تنافسية للمشروع الصيني. حيث تأرجحت ردود الفعل حول الحزام والطريق بين مؤيد ومعارض وبين مشارك ومنافس، وهذا ما سيتم توضحه بشكل تفصيلي في هذا المبحث.

المطلب الاول: المواقف الدولية والإقليمية من المشروع الصيني

لقد طرحت مبادرة الحزام والطريق الصينية امام دول العالم خيارات عديدة، الدعم والمنافسة، الرفض والقبول ....، لهذا نجد ان مواقف الدول الاخرى تباينت من دولة الى اخرى.

وهاته المواقف منها ماهو اقليمي ومنها ماهو دولي، والتي سندرجها كالاتي:

الموقف الياباني:

تعتبر اليابان الحزام والطريق لعبة قوة صينية، فالمخاوف اليابانية المحيطة بالحزام والطريق تتعلق بخلق الديون، الإعتماد على الصين يؤدي الى تآكل المعايير التجارية الدولية،أيضا قلق الحكومة اليابانية من مشاهدة طريق الحرير الرقمي الجديد الذي سيضع الصين في الهيمنة على النظم الايكولوجية لتكنولوجيا المعلومات في البلدان الثالثة لا سيما في جنوب شرق آسيا.فمنذ 2015 انتقلت اليابان الى المنافسة بقوة مع إستراتيجية الحزام والطريق الصينية،وذلك بزيادة مشاركتها مع الهند والولايات المتحدة الامريكية في مشاريع البينية التحتية في اسيا وافريقيا، منها ممر النمو المقترح في نوفمبر 2016 الذي يتصور خطة تنمية تعاونية فيها تستفيد كل من اليابان والهند من قوتها في اسيا لتعزيز الإتصال مع الولايات المتحدة الامريكية، كما سعى الى انشاء منصات جديدة للتعاون من خلال توقيع إتفاقيات بين

بنك اليابان للتعاون الدولي ووكالة التجارة والتنمية الامريكية،بالإضافة الى ان اليابان تستكشف حاليا شراكات مع اوروبا حول المشاريع الاتصال في آسيا وربما في الشرق الاوسط وافريقيا[1].

الموقف الهندي :

لا تزال نيودلهي تعارض بشدة استراتيجية الحزام والطريق ، ترى الهند أن المشروع يحمل إهانة بسيادتها الوطنية حيث يمتد الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني مخ خلال منطقة كشمير المتنازع عليها . لهذا اتحذت الهند العديد من الخطوات الدبلوماسية التي تعبر عن موقفها تجاه الحزام والطريق ، حيث رفضت الحكومة الهندية المشاركة في منتديات وقمم مبادرة طريق الحرير الجديد خاصة عامي 2017 و 2018، ومازادتاكيد الرفض الهندي البيان الرسمي المشترك الصادر في 2018من منظمة شنغهاي للتعاون، الذي صاغ مجموعة واضحة من المبادئ لدعم معارضة الهند للمشروع الصيني . فالهند تحركت لتعزيز علاقاتها في جنوب شرق آسيا من خلال التوقيع على اتفاقيات النقل البري؛ إتفاقية مع بنغلاديش وبوتان ونيبال وحل نزاع إقليمي مع بنغلاديش، أيضا تقوم الهند بتطوير شبكتها الاقليمية الخاصة بالبنية التحتية، ودعم مشاريع التجارة في سيريلانكا وبنغلاديش وإيران وبورما ، كما ابرمت اندونيسيا مع فرنسا والهند في مارس 2018 اتفاقية تجديد محتملة يمكن لاسطولها البحري من استخدام المنشات الفرنسية في المنطقة العربية والخليج وجيبوتي وأماكن أخرى[2].

موقف الاتحاد الاوروبي :

شهد الإتحاد الاوروبي انقساما قويا فيما يتعلق بمشروع الحزام والطريق ، وسطتارجح مواقف الدول الاعضاء بين المشاركة النشطة في المشروع وبين الرغبة في ان يكونوا قادة لدبلوماسية مشتركة في الاتحاد ، فيسعى هذا الأخير الى ان يكون قادرا على دمج المشروع – أي مع

---

[1]Daniel Kliman , Abigail Grace , " Power Play : Adressing China 's Belt and Road Stategy " , Center for a New American Security , September 2018 ,p 18

[2] نفس المرجع .

الإتحاد الاوروبي – ما يحقق له فوائد هائلة من حيث البنية التحتية والنقل بين اوروبا الشرقية واروبا الغربية واسيا الوسطى والصين، ما يسمح ايضا بتطوير فرص جديدة للتجارة مع الصين ومع جميع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق .كما يجب ان تكون فكرة دمج المشروع مع الاتحاد الاوروبي فرصة لنشر افضل للمعايير المشتركة والتقارب التنظيمي في مجالات مثل التكنولوجيا والهندسة والبناء.

خلال القمة الأخيرة بين الإتحاد الأوروبي والصين في 9 افريل 2019، يبدو أن الأتحاد يتجه أخيرا نحو الموقف المشترك الحقيقي،فتوافق الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والصين على ورقة للتفاوض بشان اتفاقيات تجارية ثنائية محددة، تهدف الى الحد من الممارسات التجارية والاعانات غير العادلة بشكل كبير، كما يرمي الأوروبيون الى الوصول الى سوق بحرية محمية من الصين لصادراتها واستثماراتها على الاراضي الصينية. كما نجد ان بعض الدول الاوروبية مثل اليونان والبرتغال وايطاليا قد رحبت بالاستثمارات الصينية – في اطار طريق الحرير الجديد – وذلك للتغلب على تباطؤ النمو منذ سنوات عديدة، وكان قد ظهر الإتحاد الاوروبي في مارس 2019 مستعدا للحوار من أجل اإتفاق على إلتزام تجاري متبادل دائم، وعلى الرغم من إظهار الاتحاد الاوروبي اهتمامه بالمشروع الصيني إلا أنه يرى بوجود العديد من الخلافات التي تحتاج الى التسوية، قبل أن تتمكن بكين من رؤية قبول السلطات الأوروبية بشكل دا هذا المشروع على الاراضي الاوروبية[1].

وهذا فاوروبا تسعى الى المشاركة بدلا من المواجهة، وذك من خلال بناء شراكة تهدف الى تعزيز ونقل التعاون الى مستوى جديد،في اطار العلاقات الثنائية بين الصين ومؤسسات الإتحاد الاوروبي[2].

الموقف الأمريكي:

[1]Valentin Martin ," Entre émerveillement et appréhension :(Dés) Union Européene face aux Nouvelles Routes de la Soie " (Master 2 , université de Lyon, 2019) , 120-121-129
[2]Ana Pantea ," L'intiative la Ceinture et la Route dans L'Europe Orientale ," Synergies Romanie 13(2018) , 216

اثارت مبادرة الحزام والطريق الصينية ردود فعل عدائية خاصة في الغرب، فالصين ومن خلال هذه المبادرة اصبحت تنافس أمريكا على الطاقة والامن الغذائي على اعتبار انها يمكن ان تسهل الخيارات الإقتصادية كبديل للإكراهات الامريكية القائمة على القوة العسكرية وعقيدة دفاعية موسعة .كما ان العديد من الدول الواقعة خارج حدود المبادرة الصينية تتعاون مع الصين بما في ذلك حلفاء واشنطن مثل السعودية، البنوك البريطانية وأيضا بعض الشركات الأمريكية الخاصة ما يعني التحرر من الهيمنة الأمريكية .

ولهذا يمكن للخطة الصينية أن تساعد على إنشاء شبكة من حلفاء واشنطن في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا،مهددة المصالح الامريكية في المنطقة ، وذلك استنادا الى ما جاء في تقرير البنك الدولي عن منح الصين قروض مالية للدول الاخرى خاصة الدول النامية تفوق القروض الامريكية ،ما جعل هاته الدول تتجه نحو الاقتراض من الصين بدل أمريكا.

وبالإضافة إلى الطاقة والأمن الغذائي فان المشروع الصيني قد يؤثر – وبشكل كبير – على نظام الامن البحري الذي تقوده أمريكا في منطقة المحيط الهادئ الهندية، التي تشكل نقطة التنافس الرئيسية في التنافس الأمريكي – الصيني. وهذا ما يظهر في وصف أمريكا لمبادرة طريق الحرير الجديد انها تهديد للمصالح الامريكية ،حيث اوضح الرئيس الامريكي "دونالد ترامب " في استراتيجية الامن القومي ؛ التي اعلن عليها في ديسمبر 2017 ، معتبرا الصين قوة تحررية تسعى الى تقويض الامن والازدهار الامريكي [1].

بينما يذهب بعض المحللين السياسيين ان مبادرة الحزام والطريق ما هي إلا رد الصين على سياسة " محور الولايات المتحدة الأمريكية نحو آسيا " ؛ وهي سياسة تاريخية خلال فترة رئاسة "باراك اوباما"،على اعتبار ان أمريكا تهدف الى احتواء الصين باستخدام الوسائل

---

[1] مرتضى الشاذلي ،" انعكاسات طريق الحرير الصيني على استراتيجية واشنطن في المنطقة ، " اطلع علية بتاريخ 15 سبتمبر، 2020 ، http://noonpost.com/contnet/28869

السياسية والاقتصادية وحتى العسكرية .ولهذا السبب تسعى القيادة الصينية من اجل نظام قطبي متعدد الاقطاب.[1]

المطلب الثاني: المشاريع المنافسة لمشروع القرن الاقتصادي

إعتبر العديد من المراقبين الصينيين أن " حزام واحد طريق واحد " إستراتيجية جيوسياسية للصين تهدف الى توسيع مجال نفوذها وتعزيز القواعد الجديدة للتعاون الدولي وتشكيل نظام عالمي جديد ، فبينما تدافع الحكومة الصينية والاوساط الاكاديمية باستمرار فان الدول الاخرى ترى بان هذه المبادرة تخفي من وراءها منافسة جيوسياسية اكثر حدة[2].

على هذا الأساس تباينت الآراء وردود الفعل من دولة الى اخرى على المشروع الصيني، حيث انتجت كل دولة رد فعل يتلاءم ومصالحها، مما ادى الى اختلاف عملية انشاء مشاريع تنافس وتجابه بها مشروع القرن الاقتصادي. وبهذا يمكن إدراج أبرز المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق الصيني على النحو التالي:

1. الإتحاد الإقتصادي الأوراسي :

لقد شهد الإتحاد الإقتصادي الأوراسي تطورا كبيرا، فقد أسست بيلاروسيا وكازاخستان وروسيا في عام 2010 الاتحاد الجمركي والذي تم انشاؤه بموجب اتفاقية ابرمت عام 2007، ثم اسست الدول الثلاث في 2002 المجال الاقتصادي الموحد الذي يعمل على ضمان وجود سوق موحد للسلع والخدمات وتوحيد السياسات المتبعة في القطاعات الاقتصادية المختلفة .

[1]Dusko .Dimitrijevic, Nicola Jokanovic ,"China's New Silk Road Development Strategy "The Review of International Affairs 327(2016):28

[2]Zhang .Zhexin , " The Belt and Road Intiative : China 's New Geopolitical Strategy ? ," China Quarterly of internationl Strategic Studies 3(2019) : 328

وفي عام 2014 – من الملاحظ أنه تم تاسيسه بعد عام من اطلاق مشروع الحزام والطريق– تم التوقيع على معاهدة انشاء الاتحاد الاقتصادي الاوراسي ودخلت حيز التنفيذ عام 2015[1].

وفي الواقع روسيا لا تسعى من وراء انشاء الاتحاد الاقتصادي الاوراسي سوى لتعزيز نفوذها في منطقة ما بعد الاتحاد السوفياتي، خوفا من من توسع الاتحاد الاوروبي باتجاه شرق أوروبا وخاصة تمدد النفوذ الصيني في منطقة آسيا الوسطى[2]. لهذا عرفت الدوائر السياسية والأكاديمية الروسية نقاشا محتدما حول الفرص والمكاسب التي يوفرها مشروع الحزام والطريق مقابل التحديات والمخاطر بالنسبة لروسيا ، فهذه الاخيرة تعتقد أن المشروع يحمل فرصا إستراتيجية جيدة للتنمية الاقتصادية المشتركة والمتبادلة بين جميع الدول المنضمة، حيث يقدم فرصة لإنشاء مناطق حرة متعددة الاطراف لتنشيط التجارة عبر الحدود، وذلك عبر مجموعة هالة من المشاريع متعددة الاطراف والعابرة للحدود التي من شانها ان تكرس –وتعمق– لفكرة إعتماد متبادل بين الدول المشاركة .

بداية مشروع الحزام والطريق جاء في سياق دولي إقليمي –جيواقتصاديوجيوسياسي عرف تحولات بارزة من بينها تزايد النزعة الإقليمية الصاعدة عبر العالم، وعودة السياسات التجارية الحمائية خاصة مع وصول دونالد ترامب الى السلطة، هذا ما شكل تحديا للسياسة الخارجية الروسية ما أدى الى مزيد من التعاون بين الصين وروسيا، وايضا يدفع هذا الى مزيد من التشابك في العلاقة بينهما .فيظهر هذا التشابك في الاستدعاء المتكرر لمفهوم "اوراسيا " في خطاب السياستين الخارجيتين الروسية والصينية، وهو مفهوم يرتبط من جهة بالمشروع الصيني أما للحزام والطريق الذي يسعى الى ربط اوروبا واسيا تجاريا عبر شبكة معقدة من الممرات والمعابر الكبرى. أما من جهة اخرى يرتبط هذا المفهوم بالمشروع الروسي للاتحاد الاقتصادي

---

[1] بوري يارمن ،" قاطرة بوتين : الاتحاد الاوراسي مدخل لتعزيز نفوذ روسيا الاقليمي،"مجلة اتجاهات الاحداث العدد10(2015) : 80

[2] نفس المرجع ، 80

الأوراسي، الذي يرمي الى ادارة وضبط العلاقات السياسية / الأمنية والإقتصادية في المنطقة [1].

لهذا يبدو أن عودة مفهوم أوراسيا يشكل مظهرا أساسيا للإرتباط المتزايد الذي بات يميز الإدراكات والتصورات الإستراتيجية والسياسات الخارجية الروسية والصينية، مع ذلك تبقى روسيا – كغيرها من الدول الاخرى – متخوفة من الاهداف الفعلية للمشروع الصيني، حيث تتخوف روسيا من ان يسهم المشروع في فك الارتباط التقليدي بين روسيا ودول اسيا الوسطى؛ لأنه يمنحها مجالا واسعا للتعاون مع كلتا القوتين على نحو اكثر توازنا (مع روسيا في اطار الاتحاد الاقتصادي الاوراسي ومع الصين في اطار مشروع طريق الحرير الجديد).

وعلى الرغم من أن الصين دعت الى تعزيز التنسيق بين مبادرة الحزام والطريق والإتحاد الإقتصادي الأوراسي في 2015، فان التعارض بين وجهتي النظر الروسية والصينية يبقى أبرز من ان يتم تجاهله. فالصين تفضل التعامل مع دل اسيا الوسطى عبط المدخل ثنائي الأطراف بينما تشدد روسيا على ضرورة الاعتراف بالاتحاد الاقتصادي الاوراسي كمؤسسسة إقليمية فاعلة في ادارة العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين من جهة والدول الأعضاء في اإتحاد من جهة أخرى، على هذا الأساس غالبا ما ينظر الى المشروع الصيني على أنه اداة لتقويض القدرة الروسية على المنافسة خاصة في مجالات البنية التحتية وإنشاءات النقل، وتبقى مسالة التنسيق بين المشروعين مجرد اعلان رسمي فقط اذ من الصعب التوفيق بين مشروع تحريري للتجارة الدولية يهدف الى تشبيك اكبر عدد ممكن من الاسواق وفتحها بعضها على بعض (مشروع الحزام والطريق) ، واخر حمائي يرمي الى انشاء سوق اقليمية موحدة ومحدودة إقليميا (الإتحاد الإقتصادي الأوراسي)[2].

[1] محمد حمشي ، " التقارب المراوغ : هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا ؟ ،" مجلة السياسة الدولية العدد 214(2018): 11-14

[2] نفس المرجع ، 14

وفي الجدول التالي سنوضح أبرز نقاط الاختلاف والتشابه بين مشروع طريق الحرير الجديد ومشروع الإتحاد الإقتصادي الأوراسي .

جدول 01 : أوجه الإختلاف والتشابه بين المشروع الصيني والمشروع الروسي

أوجه الاختلاف	الإتحاد الإقتصادي الأوراسي	مبادرة الحزام والطريق
ماهية المشروع	مشروع حمائي: انشاء سوق اقليمية موحدة	مشروع تحريري: تحرير التجارة الدولية + تشبيك وفتح عدد كبير من الاسواق
نطاق المشروع	مشروع اقليمي	مشروع اقليمي – عالمي
أطراف المشروع	يضم كل من: روسيا + كازاخستان+ بيلاروسيا (مع امكانية انضمام ارمينيا)	يشمل اكثر من 60 دولة موزعة على القارات الثلاث (اسيا + اوروبا + افريقيا)
طبيعة المشاريع	يعمل الاتحاد على تنفيذ مشاريع اقتصادية	ترمي المبادرة الى انجاح عدد كبير من المشاريع الاقتصادية + سياسية + دبلوماسية + ثقافية + تكنولوجية
نوع الاهداف	اقتصادية (كازاخستان + بيلاروسيا)واقتصادية سياسية (روسيا)	اهداف استراتيجية متعددة تشمل عدة مجالات (الاقتصادية +جيوسياسية +

		الدبلوماسية + الثقافية + التكنولوجية ...)
اوجه التشابه	نقطة الالتقاء التي تجمع المشروعين تكمن في الاهتمام المشترك بمنطقة " اوراسيا " والعمل على تعزيز نفوذها في المنطقة،بواسطة طرح كل من الاتحاد الاقتصادي الاوراسي ومشروع طريق الحرير الجديد.	

من إعداد الطالبة: بناءا على
المعطيات السابقة

شهدت الساحة الدولية مشاريع تنافسية لعل أبرزها كان مشروع الإتحاد الأوراسي الذي يعد أكثر مشروع يمكن أن تنافس به روسيا الصين خاصة في منطقة اوراسيا، ولكن هذا لاينفي وجود مشاريع منافسة اخرى كاستراتيجية آسيا للتواصل؛ استراتيجية أطلقها الاتحاد الأوروبي لتحسين علاقات في مجال النقل والتكنولوجيا والطاقة، لكن ذلك بقي مجرد إعلان ولم يصرح الإتحاد الأوروبي بعد بتنفيذ هذه الاستراتيجية. أيضا إعتمدت أمريكا إستراتجيات عديدة ضد الصين منها إستراتجية تطويق الصين وأخرى إحتواء الصين، لكنها لا ترقى الى مستوى مشروع الحزام ولطريق الصيني.

المبحث الثاني: آفاق مشروع الحزام والطريق الصيني

أخذت مبادرة الحزام والطريق الصينية منحى إستراتيجي هام – منذ إنطلاقها – على الساحة الدولية، بشكل يوحي بامكانية نجاح الصين في بلوغ الأهداف الإستراتيجية من المبادرة على

الصعيدين الاقليمي والدولي، وذلك باعتباره مشروع إستراتيجي ضخم يعبر عن قوة الصين العالمية. فبينما تعمل الصين بشكل مستمر على تنفيذ مشاريع طريق الحرير الجديد، قد تواجه في ذلك عدة تحديات يمكن أن تعيق فرص نجاح المشروع بالشكل الذي ترغب به الصين.

المطلب الأول: فرص نجاح طريق الحرير الجديد

منذ إطلاقها عام 2013 حققت مبادرة الحزام والطريق الصينية العديد من النتائج الملموسة، التي قد تكون لها تاثير دائم على التنمية للبلدان المشاركة والديناميات الجيوسياسية للعالم.حيث تقاس إمكانية نجاح المشروع بمدى انتشاره وتقبله لدى الدول الاخرى، وايضا بالانجازات التي حققها على على المستوى الاقليمي (اسيا) وعلى المستوى الدولي (أوروبا وإفريقيا)، لذلك إعتمدت على دراسة فرص نجاح المبادرة من خلال دراسة تواجد بعض المناطق على طول الحزام والطريق، على النحو التالي :

المبادرة في إفريقيا :

تعد شرق إفريقيا الحلقة الأولى في إرتباط مبادرة مبادرة الحزام والطريق بإفريقيا، حيث تقوم الصين ببناء الموانئ والبنية التحتية البحرية لتحسين الطريق من جنوب آسيا الى كينيا وتنزانيا، ثم الى البحر الابيض المتوسط عبر جيبوتي بالاضافة الى ان السكك الحديدية هي قيد الإنشاء. كما وعدت الصين بشكل خاص دمج مبادرة الحزام والطريق مع منتدى التعاون الصيني الإفريقي، لتعزيز الإنتاجية الزراعية الافريقية وزيادة واردات المنتجات الزراعية من إفريقيا الى الصين، فهذه الأخيرة تمتلك مجمعات صناعية زراعية في موزنبيق و أوغنداوزامبيا ودول أخرى، وتقوم الان بتوسيع إستثماراتها خاصة في الصناعات الزراعية في اطار مبادرة طريق الحرير الجديد[1].

[1] " L’ initiative " la Ceinture et la Route " L’ agrobusiness Chinois se Mondialise " , last modified 6 mars ,2019, http://grain . org / fr/ article/ 6157

أما بالنسبة لغرب إفريقيا فقد زار الرئيس الصيني " شي جين بينغ " المنطقة لأول مرة في يوليو 2018، بهدف ربط المنطقة بمبادرة الحزام والطريق. فقد قامت منصة "Diamniadio " الصناعية الدولية –هي منطقة اقتصادية خاصة تولها الصين تقع بالقرب من داكار – بتاسيس السنغال كنقطة انطلاق للصناعة الصينية في جميع أنحاء غرب إفريقيا، فبما إن السنغال مستفيدة من قانون فرص النمو والتنمية الإفريقية مكن ذلك الصين من تصنيع وتصدير البضائع من هذه المنطقة الإقتصادية الخاصة الى السوق الامريكية، مع الاستفادة من الحصص والامتيازات – الاعفاء من الضرائب السنغالية – كما ينطبق ذلك ايضا على سوق الإتحاد الأوروبي والتي يمكن ان تصل اليها السلع السنغالية[1].

وبخصوص شمال إفريقيا ركزت على دراسة الجزائر على إعتبار أنها تمثل أهم شركاء الصين في المغرب الكبير، ففي العقدين الاخيرين تنامت قيمة التجارة الصينية الجزائرية بشكل كبير ،حيث صارت الجزائر بمثابة السوق الأكبر للصين في المنطقة ، وفي نفس الوقت تجاوزت الصين فرنسا باعتبارها المصدر الأكبر للواردات، كما يتم الان تسوية المعاملات المالية بين الجزار والصين باليوان الصيني بدلا من الدولار الأمريكي وفي إطار مشروع القرن الإقتصادي شرعت الصين منذ 2016 بمبادرة مشاريع لموانئ حيوية على طول منطقة شمال إفريقيا، أهمها ميناء الحمدانية بمنطقة شرشال بالجزائر، الذي يراه الصينيون حيويا جدا لتصدير سلعهم نحو الضفة الشمالية للبحر المتوسط الى جانب ميناء طنجة بالمغرب وميناء انفيدا بتونس . يهدف مشروع شرشال الذي يكلف 3,3 مليار دولار الى بناء مركز توزيع اساسي للبحر المتوسط بقدرة 6,5 مليون حاوية و 30 مليون طن من البضائع سنويا، فضلا عن مشاريع عملاقة أخرى: كدار الاوبرا الضخمة في العاصمة، مسجد الجزائر الأعظم، بناء مطار جديد بالعاصمة، ملاعب اولمبية ، معامل تركيب السيارات ،توسيع شبكة السكك الحديدية ،

---

[1] نفس المرجع .

مشروعطريق سيار سريع " شرق – غرب "، بالإضافة الى الإستثمارات في حقول النفط والغاز جنوب البلاد[1].

المبادرة في آسيا " الشرق الأوسط " :

في عام 2016 قام الريس الصيني " شي جين يبنغ " بزيارة الى بعض دول الشرق الاوسط منها ايران والسعودية ومصر ، حيث قال في خطابه في مقر جامعة الدول العربية في القاهرة : " **ان التبادلات بين الصين ومنطقة الشرق الاوسط تجاوزت حواجز المكان والزمان، ولاستمرارية هذه العلاقات الوطيدة بين الجانبين تشارك الصين بشكل اكثر ايجابية في شؤون منطقة الشرق الاوسط ، وهي تامل ان يؤدي ذلك الى جعل اصدقائها القدامى اكثر قربا منها، والى تعزيز الثقة مع اصدقائها الجدد .** "

فالصين ترى بأن مبادرة الحزام والطريق تساهم في إعادة بناء الإقتصاد وتعزيز الإستقرار الإجتماعي وتحقيق النهضة في مجالات متعددة في المنطقة، كما ينظر المحللون الصينيون الى أن قيام الصين بسلسلة الأنشطة الدبلوماسية وسط إستمرار الإضطرابات في الشرق الاوسط ، ذلك لا يعكس فقط إهتمام الصين بعلاقاتها بدول المنطقة، وأنما يثبت أن السياسات الصينية اتجاه الشرق الاوسط صامدة امام الاوضاع المعقدة ، وانها اصبحت قوة بناءة في الدفع من اجل تحقيق السلام والتنمية في المنطقة[2].

ومع تكيف منطقة الشرق الاوسط مع اجواء انخفاض اسعار البترول ، فان هناك خطط مثل: رؤية 2030 في السعودية واكسبو 2020 في دبي والرؤية الاستراتيجية 2023 في تركيا، تقوم بإدخال الاصلاحات الاحتماعية والمالية وفتح الاسواق المحلية لجذب الاستثمارات

---

[1]جلال خشيب ، " حزام واحد اهداف متعددة ،" تحليلات سياسية (2019) : 5 ،http://www.eipss-eg.org/wp-content/uploads/2019/04/

[2]احمد علو ، " الصين وطريق الحرير الجديد ،" الجيش اللبناني 370 (2016) ،3 ، // : http www.lebermy.gov.ib/ar/content

الاجنبية في مجالات تطوير البنية التحتية والتجارة والاستثمار والخدمات والتوريد. حيث يمكن لمشروع "نيوم" في السعودية ان يستفيد من الاستثمارات الصينية في الموانئ وتجارة التجزئة والانشاءات ، في حين تتراوح المشاريع الضخمة في تركيا مابين محطة للطاقة النووية بدعم من شركة تكنولوجيا الطاقة النووية الصينية ، وكذلك بناء مطار ثالث في تركيا. في الوقت نفسه تهدف مبادرة "دبي الذكية 2021" الى تحويل المدينة من خلال التكنولوجيا والإبتكار، ويفتح المجال امام الشركات الصينية في مجال التكنولوجيا المتطورة .

هذا ما يوضح الآثار الضخمة لمبادرة الحزام والطريق الصينية على منطقة الشرق الاوسط، التي تقوم على نحو مواز بتنفيذ خطط التحول الاقتصادي في المنطقة ، وتاييد الصين للتكامل الاقتصادي الموسع فمن المتوقع لهاته الفرص ان تزداد[1].

وتوضح الخريطة الموالية إحصائيات بخصوص مشروع القرن الاقتصادي، وما تحمله هذه الإحصائيات من ترجمة واضحة لبلوغ الصين أشواط كبيرة في المشروع ما يعكس فعليا نجاح الصين ولو جزئيا في توسيع آفاق المشروع بشكل يفتح لها المجال للهيمنة العالمية .

[1]"خطة لتطوير البنية التحتية بتكلفة 900 مليار دولار امريكي : موقع الشرق الاوسط وشمال افريقيا وتركيا على طريق الحرير الجديد الى الصين ،" اطلع عليه بتاريخ 13سبتمبر، 2020، http://business.algeria.nsbc.com/ar-dz/article

الخريطة رقم 3: انجازات طريق الحرير الجديد

المصدر : تعرف على مشروع الحزام والطريق، انفوغراف 24 ،28 أفريل 2019 في :/ aearticle . 24

المطلب الثاني : تحديات تنفيذ المشروع الصيني

تعتبر مبادرة الحزام والطريق من المشروعات المستقبلية صعبة التنفيذ نظرا لضخامة حجمها وتضمنها العديد من الطموحات التي تحتا ج الى سنوات لتنفيذها ، لذلك ستواجه المبادرة الصينية تحديات عديدة منها:

_ العقبات السياسية؛ حيث تعد الولايات المتحدة الامريكية أكبر عائق سيواجه المشروع الصيني ، فأمريكا لا ترغب بنجاح هذا المشروع باعتباره سيزيد من هيمنة الصين على المناطق التي يمر بها الطريق، ومن جهة اخرى تعتبر ايران الشريك في المشروع والعقبات والحصار المفروض عليها من طرف امريكا لن تسمح للمشروع بالمضي قدما .

_ العوائق الأمنية؛ ما تعلق بإنتشار ظاهرة الارهاب الدولي والنزاعات وانتشار بؤر التوتر،

وانعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في المشروع ، فتعد خطرا على البنية التحتية المنجزة علاوة على ذلك وجود مشاريع منافسة للمبادرة الصينية .

_العوائق الجيوسياسية؛ فتنفيذ المشاريع يتوقف على نوع العلاقات لصينية مع الدول المشاركة، فهناك ممرات تسببت في علاقات بين الدول المشاركة كالخلاف بين الصين والهند على الممر الباكستاني الصيني الذي يمر من منطقة كشمير اذ تعبتره الهند مساسا بسيادتها [1].

بالإضافة الى ذلك فقد شهد الوضع السياسي في بعض الدول الواقعة على طول الحزام والطريق اضطرابات وتغيرات كبيرة ، وشهدت دول أخرى عدم توازن في التنمية الاقتصادية وصعوبات في إنفتاح السوق، فضلا عن النزاعات العرقية والدينية واختلاف الثقافات، بينما لا تزال تراود الشكوك حول المشروع بعض الدول ، ما شكل تحدي للصين وللدول المشاركة في بناء طريق الحرير الجديد[2].

كما أن مشاكل الصين لاتقتصر على النزاعات البرية والبحرية بل لديها العديد من المشاكل الداخلية مثل موضوع الحريات السياسية ، الفساد ، سيادة القانون وحقوق الأقليات (كالتبت وشينجيانغ " المسلمين " وغيرها، بالإضافة إلى الفجوة التي قد تنمو بين الصين الجنوبي وشمال الصين والتي لها انعكاس سلبي على انجاز مشاريع طريق الحرير الجديد.

ويمكن أن تلخص النقاط التالية أهم التحديات التي قد تواجه مشروع طريق الحرير الجديد:

[1]شهينازنور الهدى سي محاند،"الاستراتيجية التجارية الجديدة للصين : دراسة حالةالعلاقات الصينية الافريقية بعد الحرب الباردة " (شهادة ماستر ، جامعة تيزي وزو 2018) ، 82

[2]وانغ شياو هي ، " انجازات وتحديات تقف امام مبادرة الحزام والطريق ، " اطلع عليه في 13سبتمبر ، 2020 ، http : / / arabic. China.org.cn/txt/2017-05-11/content-40790798.htm

_ إستمرار وديمومة المشروع: نظرا لإرتباط المشروع بالرئيس الصيني " شي جين بينغ " فإن إستمراره ممكن انه يرجع الى تمكن "شي جين بينغ" من احداث تغييرات دستورية تسمح له بالبقاء لفترة رئاسية ثالثة.

_ مع ظهور الصين كقوة دولية، فإن الإستراتيجية الإقتصادي الناعمة التي انتهجتها الصين قد شكلت مخاوف سياسية وأمنية لقوى إقليمية ودولية خاصة لدول الجوار التي تشهد علاقاتها مع الصين توترات ونزاعات، لذلك يبقى نجاح الإستراتيجية مرتبطا بقدرة الصين على طمانة جيرانها وحل الخلافات معها.

_ تسعى الصين الى تنمية بعض أقاليمها الفقيرة مقل إقليمي التبت وشيجيانغ الذين يعتبران محطتين هامتين على طريق الحرير الجديد، وذلك من خلال تشييد مشاريع تنموية كبرى وهناك تخوف دولي من أن تكون لهذه المشاريع اثار كارثية على التوازن الديموغرافي وعلى طمس الهويتين الثقافتين والدينين لسكان الاقليمين المضطربين .

_ تشكل ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات وانعدام الاستقرار في العديد من الدول الواقعة على طول الحزام والطريق ، تحديات كبيرة امام حماية انابيب النفط والغاز السكك الحديدية والخطوط البحرية ، التي ستحتاج الصين الى الكثير من الاستثمارات للحد منها[1].

وبالرغم من هاته التحديات الداخلية والخارجية ، تقود الصين معركة القوة الذكية بتنفيذ الحزام والطريق، والإعتماد على القوة الصلبة لتغذية النفوذ الصيني في البلاد، وقوتها الناعمة في

[1]لمياء مخلوفي ،" استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا ،" مجلة مدارات سياسية ديسمبر (2017) ، 188-189

الخارج كالعمل على الانتشار الثقافي، الإتصالات والأنترنيت وغيرها كأدوات جيوسياسية فعالة[1].

[1] رشا الظريف ،" طريق الحرير الجديد : قوة صينية عالمية " (شهادة ماستر،الجامعة اللبنانية ،2016)، 48-49-50

خاتمة:

يعد صعود الصين في السياسة العالمية محل نقاش كبير خاصة في السنوات الأخيرة ، فالصين تعتبر قوة كبرى تتحرك في ميدانها الاقليمي والدولي لتحقيق مصالحها في ظل علاقات تنافسية مع بقية القوى الكبرى خاصة الاقتصادية منها (موارد الطاقة ، النفط ، الغاز ،،،،) ، وهذا ما يشكل المحرك الأساسي لمبادرة الحزام والطريق الصينية التي أطلقها الرئيس الصيني " شي جين بينغ " بهدف تشكيل شبكة مسارات برية وبحرية واخرى رقمية تجعل الصين متواجدة في قارة آسيا وأوروبا وإفريقيا ، من خلال صياغة خطط استراتيجية ترمي الى بناء شراكات مع دول طريق الحرير الجديد ما يسمح بتحقيق التنمية الاقتصادية لهاته الدول، وايضا يوفر للصين خيار بسط هيمنتها وزيادة قوتها في هاته المناطق ، ما يزيد من احتمالية بلوغ الصين لمساعيها حول تشكيل نظام دولي جديد وفق أسس ومعايير صينية، يقوم على التعاون المشترك والثقة المتبادلة .

ويمكن تلخيص النتائج التي توصلنا اليها من خلال دراستنا في النقاط التالية :

1_ تمثل مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع إستراتيجي ضخم عبّر عن قوة الصين الاقليمية والعالمية .

2_ تعمل الصين على وضع مشروع طريق الحرير الجديد حيز التنفيذ بغية إستعادة دورها الاقليمي والعالمي .

3_ شكل مشروع القرن الاقتصادي رؤية صينية بطموح عالي لأداء دور القوة العظمى في السياسة العالمية.

4_ يظهر إنتهاج الصين للقوة الناعمة في مشروع الحزام والطريق، الذي يجسد إستراتيجية الصين الناعمة القائمة على دبلوماسية التعاون المشترك والإعتماد المتبادل لبناء إطار تعاون جديد.

5_ يركز مشروع الحزام والطريق على دعم المشاريع الاقتصادية وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول المشاركة.

6_ تمثل الجزائر شريك مهم للصين في إطار مبادرة الحزام والطريق بإعتبار الجزائر تحتل موقع إستراتيجي هام –للصين– في منطقة شمال إفريقيا.كما يمكن للجزائر أن تستفيد من المشروع الصيني من خلال تواصل المشاريع الاستثمارية مع الصين، التي تتيح فرصة دخول إستثمارات دول الحزام والطريق للجزائر بتكلفة ومدة أقل.

7_ يتوجب على الجزائر أن تعمل على الاستفادة من طريق الحرير الجديد لانه قد يتيح لها فرص لزيادة معدلات النمو الإقتصادي وخلق فرص عمل لإنجاز مشاريع الحزام والطريق .

8_ ترجع إمكانية نجاح مشروع طريق الحرير الجديد الى مدى فعالية وفاعلية آليات وإستراتيجيات الصين لتنفيذه على الصعيد الإقليمي والدولي .

9_ على الصين تجاوز جملة التحديات التي تعيق عملية تنفيذ مشروع الحزام والطريق سواء كانت الداخلية او الخارجية من أجل جعل تجسيد المشروع فعليا.

10- في حالة عدم نجاح الصين في تفعيل مشروع طريق الحرير الجديد، هل تملك الصين بديلا لمشروع الحزام والطريق ؟

قائمة المراجع:

اولا الكتب:

أ. باللغة العربية:

1_ إيرين، فرانك. وبراون،ديفيد.طريق الحرير. ترجمة احمد محمود.القاهرة : المركز القومي للترجمة، د.س.ن.

2_ محمود مصطفى، نادية.العلاقات الدولية في التاريخ الإسلامي:منظور حضاري مقارن. مركز الحضارة للدراسات السياسية: دار البشير للثقافة والعلوم، د.س.ن.

3_ شرعان، عمار. مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم. برلين: المركز الديموقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسي، 2019.

4_ إلياس ، جوانيتا. وستش، بيتر. أساسيات العلاقات الدولية. ترجمة محيي الدين حميدي. سوريا: دار الفرقد للطباعة والنشر والتوزيع، 2016 .

5_ ويلكسين، بول. العلاقات الدولية: مقدمة قصيرة جدا. ترجمة لبنى عماد تركي. مصر: مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، 2013.

6_ اس ناي، جوزيف. مستقبل القوة. ترجمة احمد عبد الحميد نافع. القاهرة : المركز القومي للترجمة، 2015 .

7_ زياد العلي، علي. المرتكزات النظرية في السياسة الدولية. مصر: دار الفجر للنشر والتوزيع، 2017.

8_ رمضان طالب، هاني. مفهوم الحوكمة العالمية في النظرية الليبرالية للعلاقات الدولية. ألمانيا: المركز الديموقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2020.

9_ طه عثمان، تارا. النظرية الليبرالية والعلاقات الدولية. السليمانية: مركز طردستان للدراسات الاستراتيجية، 2013.

10_ يون لينغ، جانغ. الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الواحد والعشرين. ترجمة آية محمد الغازي. الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع، 2017.

11_ رياض، محمد. الاصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا . القاهرة : مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ، 2014 .

12_ مزوزي ، عبلة. وبلعيشة ، محمد . محررا . الثقل الآسيوي في السياسة الدولية: محددات القوة الآسيوية. برلين: المركز الديموقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والإقتصادية ، 2018 .

13_ دوغين،ألكسندر .أسسالجيوبوليتيكا : مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي . ترجمة عماد حاتم. لبنان: دار الكتاب الجديد المتحدة، 2004.

14_دان ،تيم واخرون. نظريات العلاقات الدولية:التنوع والتخصص.ترجمة ديما الخضرا.د.ب.ن :المركز العربي للابحاث ودراسة السياسات،2016 .

ب_الكتب باللغة الاجنبية :

[1]Sabina Carli , State Identities and Language : one Belt – one Road China's Ideational March (Brussels : University of Kent , (2016)

ج_الاطروحات والرسائل :

1_ محمد عبد الرحمن عوض، امال. " النظرية الواقعية والنظرية الليبرالية في العلاقات الدولية: دراسة مقارنة." رسالة ماجيستر ، جامعة الازهر غزة ، 2016 .

2_ واعر ، سعاد . " التنظير في العلاقات الدولية بعد الحرب الباردة من 1990- 2019." رسالة ماستر ،جامعة الجيلاني بونعامة حميس مليانة ، 2018 .

3_ بوزيدي ، عبد الرزاق ." التنافس الامريكي الروسي في منطقة الشرق الاوسط : دراسة حالة الازمة السورية من 2010-2014 ." رسالة ماجستير ، جامعة محمد خيضربسكرة ، 2014 .

4_ فكيك ، حكيم ." آثار الصعود الصيني وتغير الأدوار الأمريكية على النظام الدولي – فترة ما بعد الحرب الباردة – ."رسالة ماستر، جامعة أحمد بوقرة بومرداس ، 2018 .

5_ الظريف، رشا ." طريق الحرير الجديد : قوة صينية عالمية ." رسالة ماستر، الجامعة اللبنانية ، 2016 .

6_ معمري جندلي ، خالد ." التنظير في الدراسات الامنية لفترة ما بعد الحرب الباردة : دراسة في الخطاب الامني الامريكي بعد 11 سبتمبر ." رسالة ماجستير ، جامعة باتنة ، 2007 .

7_ سي محاند، شهيناز نور الهدى. " الاستراتيجية التجارية الجديدة للصين:دراسة حالة العلاقات الصينية الافريقية بعد الحرب الباردة ." رسالة ماستر ، جامعة تيزي وزو، 2018.

د_ الاطروحات والرسائل باللغة الاجنبية :

1_Valentin , Martin ." Entre émerveillement et appréhension : (Des) Union Européene face aux Nouvelles Routes de la Soie ," master 2, Université de Lyon, 2019 .

هـ_المجلات باللغة العربية :

1_ صلاح، علي." مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ؟ ." مجلة اتجاهات الاحداث (2018) : 2-16

2_ زهيدي، بشير." طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل التجارية ." مجلة دراسات تاريخية 39-40(1991):119-137

3_ الخطيب ، احمد حسين ." الاتسراتيجة الصينية في اطار مبادرة الحزام والطريق وتاثيرها على الاقتصاد الدولي ." مجلة جيل للدراسات السياسية 24 (د.س.ن):111

4_ مردان مضخور، باهر." استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين ." مجلة دراسات دولية 67(2016): 185-225 .

5_ دندن ، عبد القادر ." مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الاستراتيجية الصينية تجاه اسيا المحيط الهادي ." مجلة قضايا اسيوية 01 (2019):03-188

6_ خلف ، عدنان .وزياد نافع ، هند ." مبادرة الحزام والطريق : الاهداف والتحديات ." مجلة العراقية 19 (2020) :196-197

7_ العيسى، دريد ." صراع النفوذ الروسي الامريكي على منطقة اسيا الوسطى – قزوين – ." مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية01 (2017) :147-165

8_ حكيمي ، توفيق . " موقع الصين المستقبلي في النظام الدولي ." مجلة المفكر 12(د.س.ن):392-408

9_ المصري ، خالد ." النظرية البنائية في العلاقات الدولية ." مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية 30(2014) :

19_ بالة ، عمار ." المقاربات التكوينية لمفهوم الامن من المقترب البنائي الى مابعد الحداثة ." مجلة الحقوق والعلوم السياسية 09(2018):76-88

20_ كاظم عباس الشمري ، وفاء ." الحزام والطريق : تحليل في الجيوبوليتيكس ." مجلة الجامعة العراقية 44(د.س.ن):303-313

21_ طويل ، نسيمة ." الدبلوماسية الاقتصادية الصينية :اساليب التغلغل الناعم ." مجلة العلوم الانسانية 46(2017):621-632

22_ زرقين، احمد." مبادرة الحزام والطريق : قراءة استراتيجية ." مجلة قضايا اسيوية 03 (2020):70-87

23_ بارمن، بوري ." قاطرة بوتين : الاتحاد الاوراسي مدخل لتعزيز نفوذ روسيا الاقليمي ." مجلة اتجاهات الاحداث 10(2015):80-82

24_ حمشي، محمد ." التقارب المراوغ : هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا ." مجلة السياسة الدولية 214 (2018):11-16

25_ محمد احمد جابر، نهلة." طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة." مجلة شؤون عربية 171(2017) :

26_ مخلوفي ، لمياء." استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا ." مجلة مدارات سياسية ديسمبر (2017):174-193

27_ علو، احمد." الصين وطريق الحرير الجديد." مجلة الجيش اللبناني 370(2016)، http:// www.eipss-eg.org/xp-content/uploade/2019/04

28_ " الحزام والطريق الصيني والعالم : اشكال متنافسة من العولمة ."مجلة الرصد الاستراتيجي 18(2019):01-56

29_ "الاهداف الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق ." مجلة دراسات شرق اوسطية 80(2017):59-77

د_ المجلات باللغة الاجنبية :

1_ Dimitrijevic .Dusko.And Jokanovic.Nicola. " china's new silk road developement strategy " ,the review of international affairs ,No 327 ,(2015).

2_ Hosain .Sajjad.and Hosain. Saddam." One belt and road initiative :a revolution on regional and global developement ,journal of sustainable developement studies , No 02 , (2019).

3_Breuer.Julia ." two belts one road ?the role of africa in china's belt and road initiative ,Blich weshsel ,july(2017).

4_Zhexin .Zhang . " The Belt and Road Intiative : China 's New Geopolitical Strategy ? ," China Quarterly of internationl Strategic Studies,NO03(2019)

5_ Kliman.Daniel .and Grace.Abigail . “ Power Play : Adressing China ‘s Belt and Road Stategy “ , Center for a New American Security , September (2018).

المواقع الالكترونية :

1_ هي وانغ شي ،" انجازات وتحديات تقف امام مبادرة الحزام والطريق "،اطلع عليه بتاريخ 13 سبتمبر 2020، http://arabic .china .org.cn/txt/2017-05-11/content-04790798.htm

2_ "خطة لتطوير البنية التحتية بتكلفة 900 مليار دولار امريكي :موقع الشرق الاوسط وشمال افريقيا وتركيا على طريق الحرير الجديد الى الصين "،اطلع عليه بتاريخ 13 سبتمبر 2020،http://business.algeria .ncbc.com/ar-dz/article

3_" مبادرة حزام واحد طريق واحد : التاثيرات الجيوسياسية على ايران "، اخر تحديث 27 مارس 2017، http://www.epc.ae

4_ _ شحرور ، عزت .تقارير.مركز الجزيرة للدراسات ،2017

5_ اشرف ،نسمة .تقرير.جمعية رجال اعمال المصريين ،2015

6_ عبد العزيز اية، تحولات دبلوماسية :افاق التعاون الدولي في اطار مبادرة الحزام والطريق.تقارير.المركز العربي للبحوث والدراسات.آخر تحديث بتاريخ 03 ماي 2019، http://www.elsiyasa-online.com

7_ " الجرف الاوراسي: محور الصراع الدولي "،اخرتحديث 2014، https://www.beirutme.com

8_"حقائق عن دبلوماسية الدولة الكبرى الصينية : ستة ممرات اقتصادية رئيسية والبنك الاسيوي للاستثمار في البنية الاساسية ، "اخر تحديث بتاريخ 19سبتمبر2017، http : // arabic.news.cn

9_ "مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية والاقتصادية والسياسية على مصر"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية،رقم 289، معهد التخطيط القومي ،2018.

10_الشاذلي مرتضى،" انعكاسات طريق الحرير على استراتيجية واشنطن في المنطقة "،اطلع عليه بتاريخ 15 سبتمبر 2020،http://noonpost.com/content/28869

11_ " نمو التعاون الثقافي بين الصين والدول المشاركة في الحزام واالطريق "،اطلع عليه بتاريخ 11سبتمبر 2020،http://arabic .news.cn

12_ جاناردان ان وليانجشيانج جين ،"مبادرة الحزام والطريق :الفرص والتحديات امام منطقة الخليج "،اكاديمية الامارات الدبلوماسية ،2018 .

مواقع باللغة الاجنبية :

1- Hillman,Jonathan. « china's belt and road initiative :five years later »,center for stratigic and internatinalstudies,25 janvier2018.

2_ « L'initiative la cienture de la route :L'agrobusiness chinois se mondialism »,last modified 6 mars,2019,http://grain.org/fr/article/6157

3_ « The belt and road initiatives :opportunities and challenges for EU SMEs »,china – britain business council, march 2018

ملخص:

"الحزام والطريق" مبادرة صينية قامت على أنقاض طريق الحرير القديم، وتهدف إلى ربط الصين بالعالم عبر استثمار مليارات الدولارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بالقارة الأوروبية، ليكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية، ويشمل ذلك بناء مرافئ وطرقات وسكك حديدية ومناطق صناعية ومشاريع للطاقة.

يشارك في هذا المشروع العملاق 123 دولة، و تريد الصين من خلاله تسريع وصول منتجاتها إلى الأسواق العالمية، بما في ذلك آسيا وأوروبا وأفريقيا وأميركا الجنوبية والوسطى.

وبالإضافة الى ما يطرحه المشروع من قضايا خلافية بين الصين ومنافسيها الدوليين يرى منتقدوه أنه يعمل على تعزيز مواقع ونفوذ الشركات المتمركزة في الصين بشكل أساسي.

الكلمات المفتاحية : الحزام والطريق، الصين ،التنافس، الصعود

Abstract :

"Belt and Road" is a Chinese initiative based on the ruins of the ancient Silk Road, and aims to connect China to the world by investing billions of dollars in infrastructure along the Silk Road linking it to the European continent, to be the largest infrastructure project in human history, and this includes building ports, roads and railways. And industrial zones and energy projects.

123 countries are participating in this giant project, through which China wants to accelerate the arrival of its products to global markets, including Asia, Europe, Africa and South and Central America.

In addition to the controversial issues the project raises between China and its international competitors, its critics believe that it mainly strengthens the positions and influence of companies based in China.

Key words: Belt and Road, China, Rivalry, Rise.

فهرس المحتويات: